LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIII - NUMERO 12 DICEMBRE 1937 - XVI E. F.

G. Valerio

ODOL
Bocca profumata-
Denti sani
Odol
Odol
ODOL

PISTA..! PISTA..!

C'è neve un po' dappertutto ed i giovani d'anni, nonchè quelli che son giovani solo di spirito, si apprestano a partire: soli o in liete brigate.

Che lieto vocìo, che costumi sgargianti, che audaci propositi!

Vediamo un po' se tutto è in ordine... Gli sci o le racchette non mancano, questo si sa, ma vi siete ricordati della sciolina, delle liste di pelle di foca? Bene! Nel sacco manca però qualcosa di utile, anzi d'indispensabile, mancano le zollette di zucchero: come mai?

Eppure gli sciatori e gli sportivi in genere sanno, o dovrebbero sapere, quale elemento prezioso sia lo zucchero che si può ben definire « cibo ed energia in pillole », alla portata di tutti e cioè nella forma più ridotta e più conveniente per il sacco dello sportivo.

Sciando per ore ed ore a temperature spesso molto basse, nelle arrampicate, durante le ascensioni, nelle corse, nelle lunghe escursioni a piedi o in bicicletta, l'organismo umano è esposto a fatiche prolungate ed a sforzi spesso violenti con grande dispendio di energia muscolare e nervosa cui bisogna provvedere il più prontamente possibile, prima cioè che si verifichino pericolosi esaurimenti o « défaillances».

Normalmente vi provvedono il riposo ed il cibo abbondante e sostanzioso, ma mentre l'esercizio sportivo è in atto, ciò non è sempre possibile e talvolta non è neanche consigliabile. Come fare allora per aver ristoro ed un pronto rifornimento energetico?

E' molto semplice; mangiando zucchero, vero carbone della macchina umana, alimento sovrano che non richiede, per così dire, alcun lavoro digestivo ed è fonte rapidissima di vigore per la sua quasi immediata trasformazione in energia cui si accompagna una sensibile produzione di calore interno.

Il nostro sommo fisiologo Angelo Mosso, al quale si devono classiche esperienze e studi geniali sul lavoro fisico in alta montagna, scrisse che lo zucchero ha il potere di aumentare la forza dei muscoli e che da un muscolo affaticato, col solo ingerire un poco di zucchero, si può ottenere rapidamente una nuova e maggiore energia.

Sportivi, dimenticate magari il borsellino, ma non dimenticate mai le assai più preziose zollette!

ANNO XLIII
1937 - XVI

LE VIE D'ITALIA

Numero 12
DICEMBRE

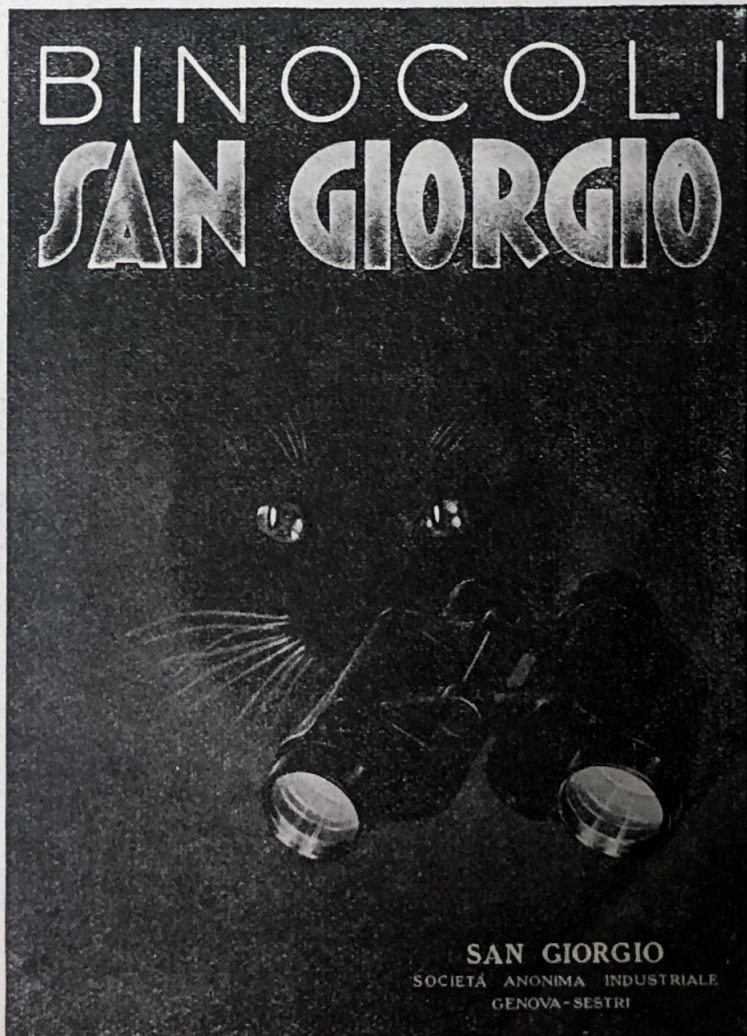
SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1938

Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)

Effettuando il pagamento prima del 31 Dicembre 1937, L. 22,50 (Estero L. **40,50**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

sotto zero
la stessa protezione e sicurezza
come in clima normale
Proteggete il motore nei rigori invernali con
TOURING OIL EXTRAFLUIDO
(S. A. E. 20)
TOURING OIL FLUIDO
(S. A. E. 30)
secondo la Tabella di Lubrificazione.
Con le temperature più rigide l'avviamento è facilissimo, e la lubrificazione di tutte le parti del motore è immediata.
Evitate le difficoltà della messa in moto, ed il rischio di esaurire la batteria.
TOURING OIL
S.A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER GENOVA
S. A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER - GENOVA

TURISMO

Per un nuovo Parco Nazionale nella regione dell'Adamello e del Brenta.

Il Senatore Carlo Bonardi, Presidente del nostro Sodalizio, ha illustrato nel « Popolo di Brescia » le ragioni che concorrono a costituire un nuovo Parco Nazionale dell'Adamello e del Brenta, il quale si aggiungerebbe a quelli ora esistenti del Gran Paradiso, d'Abruzzi e dello Stelvio.

L'Adamello, baluardo invitto della Patria, con la Presanella, costituisce un massiccio imponente di 1031 kmq., con le due vette maggiori, che raggiungono i 3556 metri, le sue cinque catene parallele, i suoi ghiacciai, come il Pian di Neve, che col Mandrone è uno dei più grandi delle Alpi (circa 14 kmq. e lungo 10 km.) e quello pur vasto della Lobbia, senza ricordare i minori, le creste, i valichi, le acque, rappresenta veramente la propaggine delle Alpi eccelse verso il piano. Esso presenta tutte le caratteristiche di una unità naturale geologica, faunistica, arborea, ecc., di alta montagna, di bellezze incomparabili, di possibilità alpinistiche, turistiche, sportive di ogni genere. Il Pian di Neve consente lo *sport* degli sci in tutte le stagioni dell'anno. Nella sua parte centrale è la Val di Genova, ancora intatta, celebre per la maestà selvaggia dei suoi paesaggi, per le cascate grandiose, le ricchezze dei boschi, la flora e la fauna. Qui è una selvaggina ricchissima; ed è ancor viva la fama del cosidetto Re di Genova cacciatore, che vi uccise 22 orsi e 454 camosci. Ma nel versante bresciano le imponenti derivazioni idroelettriche, gloriosa conquista della nostra tecnica, portano lassù una vita che non può rispettare la bellezza naturale, la flora, la fauna, se non vengano tutelate con provvedimenti che concilino le diverse esigenze. Il camoscio va scomparendo, l'orso diventa rarissimo, la selvaggina diminuisce, la flora, tanto ricca e celebrata, scompare. Una difesa si impone, perchè con essa si creano possibilità economiche, ma anche per salvare su quelle montagne le tracce e i ricordi ammonitori della immortale gloria patria. Bisogna tutelare il teatro della guerra titanica combattuta dal 1915 al 1918 sull'Adamello, cioè sul più alto campo di battaglia della storia. Ancora nei cuori dei combattenti, ma eternamente eloquenti nella storia d'Italia, stanno le gesta del Passo di Lagoscuro, della Lobbia, del Dosson di Genova, del Crozzon di Folgorida, di quello di Lares, del Corno di Cavento, di Cima Presena, del Maroccaro, dello Zigolon del Monticelli. Lassù ancora restano, per quanto lo consentono la improvvida opera umana e quella del tempo, i baracchini aggrappati alle pareti aeree, armi, trincee, che narrano il sacrificio eroico. Conserviamo gelosi questo monumento della nuova Italia.

Al Gruppo dell'Adamello trovasi attiguo e congiunto ad Oriente, per la Sella del Campo di Carlomagno, il gruppo di Brenta. Si eleva con le caratteristiche guglie dolomitiche, vera oasi geologica e morfologica tra le Alpi cristalline centrali, con la Cima Tosa (3173), gli Sfulmini di Grostè (2897), la Pietra Grande (2956), gli ardui campanili e le vedrette. Il suo perimetro è di 126 km., la superficie di 750 kmq., tra le Valli di Campiglio e Rendena ad Occidente, le Val di Non a Nord, il Sarca a Sud, il Noce e il Lago di Molveno a Est. Vario, pittoresco, con pareti a picco, valli strette e profonde, piccoli ghiacciai, torri e pinnacoli dalle tinte più fantastiche. È celebre per i rocciatori, ma anche per gli alpinisti ed escursionisti, con accessi agevoli, sentieri ben segnati, ottimi rifugi della Società Alpinisti Tridentini - Sezione di Trento del C.A.I. Il Gruppo di Brenta è certamente più noto, attrezzato e frequentato di quello dell'Adamello; ma appunto per ciò è vivamente sentita la necessità della difesa delle sue bellezze naturali, della flora e della fauna. Nelle sue valli profonde vive ancora l'orso alpino e la selvaggina, ma fatalmente diminuisce ogni anno. Il Laghetto di Tovel, ad esempio, celebre per il fenomeno della sua colorazione in rosso, non deve essere abbandonato alla decadenza ed alla curiosità vandalica degli incompetenti.

La determinazione del perimetro del Parco dovrà essere oggetto di accurato studio; ma in fondo tutto si ridurrà a determinare il limite altimetrico, per non includervi troppi centri abitati. La regione Adamello-Presanella Brenta, oltre i 1000 metri sul mare, è per la massima parte demaniale o comunale: del resto, il regime del Parco non nuoce nè esclude la proprietà privata con la sua necessaria libertà regolata. Se si escludono dal Parco i paesi delle Valli e le adiacenze immediate, il Parco non offrirà località abitate all'infuori dei rifugi alpini, delle baite, degli impianti di derivazioni idroelettriche (i quali tutti, naturalmente, vanno rispettati, e occorrendo, opportunamente incrementati), e qualche centro di soggiorno, come il Tonale e Madonna di Campiglio, che dalla inclusione non potrebbero avere se non giovamento. D'altra parte, i Comuni finitimi al Parco ne avrebbero certo vantaggio, giacchè la finalità dell'istituzione è bensì quella della tutela e della difesa, ma anche della valorizzazione del territorio, conservandone le caratteristiche. Studiosi, alpinisti, turisti, cacciatori vi accorreranno, spinti dalla loro passione, e dovrà, quindi, nell'interno del Parco non solo continuare l'attività agraria tradizionale, ma svilupparsi nel campo dell'industria degli alberghi, stazioni di cura, di soggiorno e di riposo. L'importante consisterà nell'ordinare tali attività, perchè le iniziative private possano svilupparsi; e per ogni valle o montagna preparare i mezzi di comunicazione, di ospitalità, di pubblicità, ecc. Il senso pratico, lo spirito di iniziativa particolare e l'amore innato delle popolazioni nostre per le proprie montagne assicureranno il funzionamento dell'Ente, specie se si eviterà di farne un organismo pletorico e burocratizzato. Le due Amministrazioni provinciali di Brescia e Trento, col doveroso concorso e il legittimo controllo dello Stato, la collaborazione certa della Consociazione Turistica Italiana e del Club Alpino Italiano sapranno far vivere e prosperare quello che si dovrà chiamare il Parco Nazionale dell'Adamello e del Brenta. Sarebbe certo il più vario e pregiato, riunendo in un complesso le candide vette ghiacciate e le dolomiti rosee sorgenti da valli boscose, popolate di selvaggina, vaghe di fiori, viventi, operose, la vita sana, forte e serena delle Alpi italiane, sacre e possenti per le cose e per lo spirito.

Contributo dello Stato a favore dell'attrezzatura turistica, alberghiera, idrotermale e balneare.

La *Gazzetta Ufficiale* del 7 ottobre ha pubblicato il R. D. 16 settembre 1937-XV che sancisce numerosi provvedimenti a favore delle attività turistiche e recettive. Riassumiamo qui le disposizioni del Decreto stesso, mentre rimandiamo i nostri Lettori, che ne vogliono avere una conoscenza completa, al prossimo numero della nostra Rivista *« L'Albergo in Italia »*, dove il Decreto stesso sarà pubblicato integralmente.

A favore di coloro che intendono costruire, arredare, ampliare o migliorare alberghi, stabilimenti idrotermali o balneari, rifugi alpini, locali ricettivi o impianti che

costituiscono coefficienti per l'incremento turistico, sono stabiliti i seguenti contributi:

1° sino al 25 % del capitale effettivamente impiegato e comprendente il valore del terreno, della costruzione, degli impianti, dell'arredamento, ampliamento ed attrezzature. Il contributo potrà essere elevato sino al 35 % per attrezzature od impianti di particolare interesse turistico;

2° del 2,50 % per 25 anni a favore di aziende che abbiano ottenuto i mutui dall'Ente per il Credito Alberghiero, di cui al R. D. L. 12 agosto 1937-XV, N. 1561 (da noi pubblicato nella Rivista « *L'Albergo in Italia* », settembre ottobre 1937 e riassunto nella notizia che fa seguito alla presente) e per la parte mutuata, mentre per la parte non mutuata valgono le disposizioni precedenti;

3° sino al 2,50 % per 25 anni sul capitale impiegato nella costruzione, quando si tratti di stabili costruiti dopo l'entrata in vigore del presente Decreto, da privati che per la durata di 25 anni cedano in affitto per uso alberghiero gli stabili stessi, come concorso nel pagamento dell'affitto. Il contributo potrà essere elevato al 3,50 % nel caso che lo stabile da cedersi in affitto sia costruito da un ente parastatale o di diritto pubblico, dopo l'entrata in vigore del presente Decreto. Dei contributi di cui sopra potranno godere soltanto le opere e le attrezzzature che siano ultimate e in funzione entro il 1941.

Chiunque intenda usufruire dei contributi di cui sopra dovrà presentare, entro il 30 giugno 1938, domanda al Ministero per la Cultura popolare, per il tramite dell'E. P. T., che dovrà corredare la domanda stessa del proprio parere.

Le domande dovranno contenere l'indicazione precisa della località prescelta e la descrizione dello stabile da costruirsi od ampliarsi. Inoltre, dovrà essere allegato il progetto tecnico, il progetto dell'arredamento, il particolareggiato preventivo del costo di tutte le opere ed il relativo piano finanziario, che terrà conto anche dei possibili realizzi.

Nel caso che il richiedente il contributo intenda contemporaneamente usufruire dei mutui del Credito Alberghiero, dovrà, oltre ai documenti elencati, presentare copia della domanda inoltrata all'Istituto mutuante per ottenere la concessione del prestito.

Il Ministero della Cultura popolare è autorizzato a richiedere agli Uffici provinciali del Genio Civile i collaudi occorrenti al fine di accertare la corrispondenza del progetto e dei preventivi presentati con le opere eseguite, innanzi di predisporre il pagamento del contributo e gli accertamenti sullo stato dei lavori per le eventuali anticipazioni. I contributi decorrono dal collaudo.

È concessa l'esenzione dell'imposta sui fabbricati e dalle relative sovraimposte comunali e provinciali per il periodo di 25 anni ai privati o ad enti di qualsiasi specie che costruiranno, entro il 31 dicembre 1941, alberghi, rifugi alpini, stabilimenti idrotermali, od amplieranno quelli esistenti. In caso di ampliamento o di sopraelevazione l'esenzione è limitata alla parte effettivamente costruita in eccedenza a quella preesistente. L'esenzione è concessa anche agli edifici di cui sopra ricostruiti sulle aree risultanti dalla integrale demolizione di fabbricati preesistenti. La demolizione deve essere preventivamente denunziata alla Amministrazione finanziaria. L'esenzione stessa è concessa a condizione che il fabbricato conservi la originaria destinazione per l'intero periodo di 25 anni.

La concessione dei contributi e delle sovvenzioni è demandata al « Comitato per i Contributi turistici »,

costituito presso il Ministero della Cultura popolare. Detto Comitato è composto dai rappresentanti del Ministero delle Finanze, del Ministero delle Corporazioni, della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, dell'E.N.I.T. Il presidente del Comitato è nominato d l Ministro per la Cultura popolare, al di fuori dei membri del Comitato stesso.

Il Comitato delibererà anche circa l'erogazione dei contributi e delle sovvenzioni già demandata al Comitato per il Credito Alberghiero istituito con la legge 26 maggio 1932, N. 627, modificata con i R. D.L. 1° giugno 1932, N. 668 e 3 febbraio 1936, N. 440, al fine di alleviare per le aziende alberghiere gli oneri eccessivi contratti sino al 31 dicembre 1935. Per tali contributi verrà stanziata nel bilancio del Ministero della Cultura popolare, negli esercizi dal 1936-37 sino a quello del 1941-42 la somma di L. 6.500.000. I contributi stessi verranno concessi sugli interessi dei debiti onerosi definitivamente contratti alla data del 31 dicembre 1935 con atti aventi data certa, sempre quando, a giudizio del Comitato, l'azienda ne abbia necessità, e potranno arrivare al massimo del 3 % all'anno, in modo da lasciare a carico dell'azienda non meno della metà degli interessi ed accessori dovuti al creditore.

Potranno usufruire delle agevolazioni del Decreto tanto le aziende alberghiere che siano proprietarie dello stabile, quanto le aziende alberghiere che siano in stabili di affitto; saranno escluse, invece, le aziende puramente immobiliari, che non esercíscano contemporaneamente l'industria alberghiera o almeno non abbiano nell'esercizio stesso un'interessenza dal Comitato ritenuta sufficiente.

Il concorso dello Stato nel pagamento degli interessi sui debiti può sempre essere subordinato ad accordi da concludersi coi creditori per una equa diminuzione del tasso di interesse a carico del debitore, o a quelle agevolazioni da parte dei creditori che sieno ritenute vantaggiose per il risanamento dell'azienda.

In occasione della Esposizione Internazionale ed Universale di Roma, l'E.N.I.T., nello svolgimento della sua attività, darà maggiore impulso alla istruzione tecnica, professionale, turistica ed alberghiera e di preparazione del personale necessario alle aziende alberghiere e agli esercizi pubblici, delle guide ed altre persone che prestano servizio presso le attività interessanti il movimento turistico. Per il pagamento di contributi diretti a tali scopi, è stanziato a favore dell'E.N.I.T., nello stato di previsione della spesa del Ministero della Cultura popolare per gli esercizi 1937-38, 1938-39, un fondo di L. 500.000 per ciascun anno.

Una Sezione autonoma per il credito alberghiero e turistico, presso la Banca Nazionale del Lavoro.

Con Decreto del Capo del Governo, Presidente del Comitato dei Ministri per le difesa del Risparmio e per l'esercizio del Credito, è stata costituita presso la Banca Nazionale del Lavoro la Sezione autonoma per l'esercizio del credito alberghiero e turistico. Viene così attuata la deliberazione del 16 aprile scorso, con la quale il Consiglio dei Ministri decideva di « provvedere al finanziamento di costruzioni edilizie ad uso alberghiero per un totale di un miliardo di lire, di cui 500 milioni da raccogliersi mediante emissione di obbligazioni ».

Le modalità di costituzione e di finanziamento della Sezione autonoma per l'esercizio del Credito alberghiero sono specificate nel D. L. del 12 agosto scorso. Per effetto di tale provvedimento, la Sezione avrà un capitale non inferiore a 50 milioni, formato da partecipazioni della Banca del Lavoro, di istituti di previdenza e di

assicurazione, ed eventualmente di istituti di credito e dalla attribuzione, in un massimo di 25 milioni, di una quota parte di uno speciale fondo di garanzia da costituirsi con apposito contributo dello Stato. La Sezione avrà un proprio Consiglio di amministrazione ed un proprio Collegio sindacale, ma alla sua gestione provvederà la Banca del Lavoro con la propria organizzazione e col proprio personale.

Con i mezzi proprî e mediante l'emissione di obbligazioni fino ad un massimo di dieci volte il capitale versato (e cioè di 500 milioni), la Sezione concederà mutui a favore di chi, dotato delle necessarie capacità finanziarie e aziendali, intenda costruire, arredare, ampliare e migliorare alberghi, stabilimenti idrotermali e balneari, locali e impianti in genere, che costituiscano coefficienti per l'incremento turistico.

I prestiti, che potranno essere corrisposti in contanti o in obbligazioni, non dovranno superare complessivamente il 50 % del costo della nuova costruzione, in esso compreso quello dell'area, della trasformazione e dell'ampliamento, e nell'eventualità che venga finanziato l'arredamento, non potranno eccedere il 25 % del costo del medesimo. Tali prestiti saranno stipulati sotto forma di mutui garantiti da ipoteca di primo grado sugli immobili adibiti ad uso turistico, e, se del caso, assistiti anche da ulteriori garanzie.

Lo Stato concorrerà al pagamento degli interessi con una propria quota di contributo che sarà mantenuta per tutti i periodi di ammortamento stabiliti nei contratti originali di mutuo, anche nel caso di restituzione anticipata dei prestiti.

La restituzione dei mutui avverrà in un periodo non eccedente la durata del contributo dello Stato col sistema dell'ammortamento graduale. I deliberatarî di vendite forzate di stabili ipotecati alla Sezione, e i successori ed aventi causa, a qualsiasi titolo, dell'originario debitore potranno subentrare in tutti i diritti ed obblighi del primitivo mutuatario.

Per facilitare le operazioni sono state estese ai mutui e alle obbligazioni delle Sezioni tutte le facilitazioni concesse ai mutui e alle obbligazioni degli Istituti di Credito fondiario.

A garanzia di eventuali perdite sui mutui è stata disposta la costituzione di uno speciale fondo da formarsi, fino alla concorrenza di 125 milioni, con prelievi annuali sul provento dell'imposta di soggiorno. Detto fondo sarà dalla Sezione impiegato in titoli emessi o garantiti dallo Stato o in proprie obbligazioni, ed i relativi interessi saranno in esso conglobati.

Con tale caratteristico istituto, dotato di notevoli mezzi e appoggiato alla Banca del Lavoro e alla sua Sezione di Credito Fondiario, vengono risolti definitivamente gli attuali problemi di sviluppo e di perfezionamento dell'industria alberghiera italiana, che sarà messa in grado di rispondere adeguatamente, in tutta Italia, alle esigenze del movimento turistico in continuo aumento e permetterà di accogliere degnamente la massa di forestieri che affluiranno nell'Urbe per l'Esposizione del 1941.

Norme di applicazione e di riscossione dei contributi obbligatori a favore degli Enti provinciali per il Turismo.

La *Gazzetta Ufficiale* N. 242, del 16 ottobre u. s., ha pubblicato il R. D. 21 agosto 1937-XV, N. 1716, che determina le modalità di applicazione del R. D. 12 novembre 1936-XV, N. 2302, relativo all'applicazione e alla riscossione dei contributi obbligatori in favore degli E. P. T.

MAGNADYNE RADIO

La MAGNADYNE RADIO ha raggiunto negli apparecchi della Serie Duotonal a selettività variabile, un grado di perfezione attualmente insuperato.

In applicazione di tale Decreto, gli E. P. T. presenteranno al Prefetto, entro il 10 maggio di ogni anno, una proposta per la determinazione dell'ammontare complessivo del fabbisogno in rapporto al programma della attività da svolgere, preventivamente approvato dal Ministero della Cultura popolare. Entro il 30 giugno il Prefetto provvede con Decreto al riparto dei contributi. La Provincia può essere gravata in misura compresa fra l'1 e il 5 % dell'addizionale provinciale all'imposta comunale sulle arti, industrie, commerci e professioni; i Comuni che applicano l'imposta di soggiorno, in ragione del 10 % del gettito dell'imposta stessa; le Aziende Autonome delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo, in ragione del 6 % del gettito dell'imposta di so giorno o di cura e del contributo speciale di cura, nonchè delle speciali contribuzioni relative ai cespiti di carattere turistico. Le dette aliquote vanno calcolate sul gettito netto, dopo la detrazione del quarto dovuto all'O.N.M.I.

I contributi da ripartire a carico dei privati che dal movimento dei forestieri ritraggono vantaggi economici nell'esercizio delle loro industrie, commerci, arti o professioni, sono applicati nelle località ove esista l'imposta di soggiorno o di cura, o che abbiano frequenza di forestieri, sia di permanenza che di transito. Detti contributi sono determinati annualmente sulla base del fabbisogno approvato dal Prefetto, previa detrazione:

1° del contributo dovuto dal Consigli provinciali delle corporazioni e debitamente autorizzato dal Ministero delle Corporazioni;

2° del contributo della Provincia, dei Comuni che applicano l'imposta di soggiorno, delle Aziende Autonome delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo e delle Organizzazioni sindacali;

3° dei redditi patrimoniali o proventi diversi pertinenti o attribuiti all'E.P.T. L'aliquota annua da applicarsi per la determinazione dei contributi dei privati è quella risultante dal quoziente tra il fabbisogno rimasto a ripartire, dopo effettuate le sopra elencate detrazioni, e l'ammontare complessivo dei redditi accertati a carico dei predetti ai fini dell'imposta comunale sulle industrie arti, commerci e professioni e dell'imposta di patente.

I contributi delle Organizzazioni sindacali sono fissati annualmente dal Ministero delle Corporazioni, sentito il Ministero della Cultura popolare, in rapporto all'efficienza dei bilanci confederali ed al grado di interesse delle singole Confederazioni allo sviluppo del turismo.

La riscossione dei contributi iscritti nei ruoli esecutivi dal Prefetto è effettuata in sei rate bimestrali. Se la somma non supera le L. 20 e quando trattasi di contributi iscritti nei ruoli dei contribuenti morosi la riscossione si fa in unica rata.

Unificazione delle imposte di cura e soggiorno.

Nella seduta del 19 ottobre u. s. il Consiglio dei Ministri, sotto la presidenza del Duce, ha approvato, fra l'altro, uno schema di Decreto-legge col quale le imposte di cura e di soggiorno, disciplinate dal testo unico per la Finanza locale, vengono unificate nella nuova imposta di soggiorno, la quale verrà applicata in base ad una quota fissa giornaliera individuale per coloro che prendono alloggio negli alberghi, nelle pensioni, negli stabilimenti, case di cura, locande e camere ammobiliate. Come è noto, il Testo Unico classifica i Comuni per l'applicazione della tassa di soggiorno, e in base a tale classificazione verranno rese note le tassazioni che, per gli alberghi di lusso si aggireranno fra le 4 e le 5 lire giornaliere, e per quelli di prima categoria fra le L. 3 e le L. 3,50; per quelli di seconda categoria

sulle L. 2,50; e per quelli di terza sulla lira. Per quanto riguarda gli affitti di ville e appartamenti, camere, ecc., la tassazione avverrà in base al prezzo di locazione. Il Decreto, che verrà reso noto quanto prima, contempla altre disposizioni per impedire evasioni alla legge.

Il programma turistico dell'Anno XVI.

Il Foglio d'ordine del Partito N. 181 ha pubblicato il Calendario del Regime per l'anno XVI. Accanto alle ricorrenze destinate ai riti celebrativi o a manifestazioni politiche, sociali, tecniche e sportive, si notano le inaugurazioni delle Mostre e delle Manifestazioni turistiche più care al Regime. Tra queste, occupano un posto di speciale evidenza la Mostra del Tessile nazionale inaugurata a Roma il 18 novembre, e la 1ª Mostra nazionale dell'O.N.D., che avrà inizio il 26 giugno. Ricordiamo inoltre le seguenti inaugurazioni:

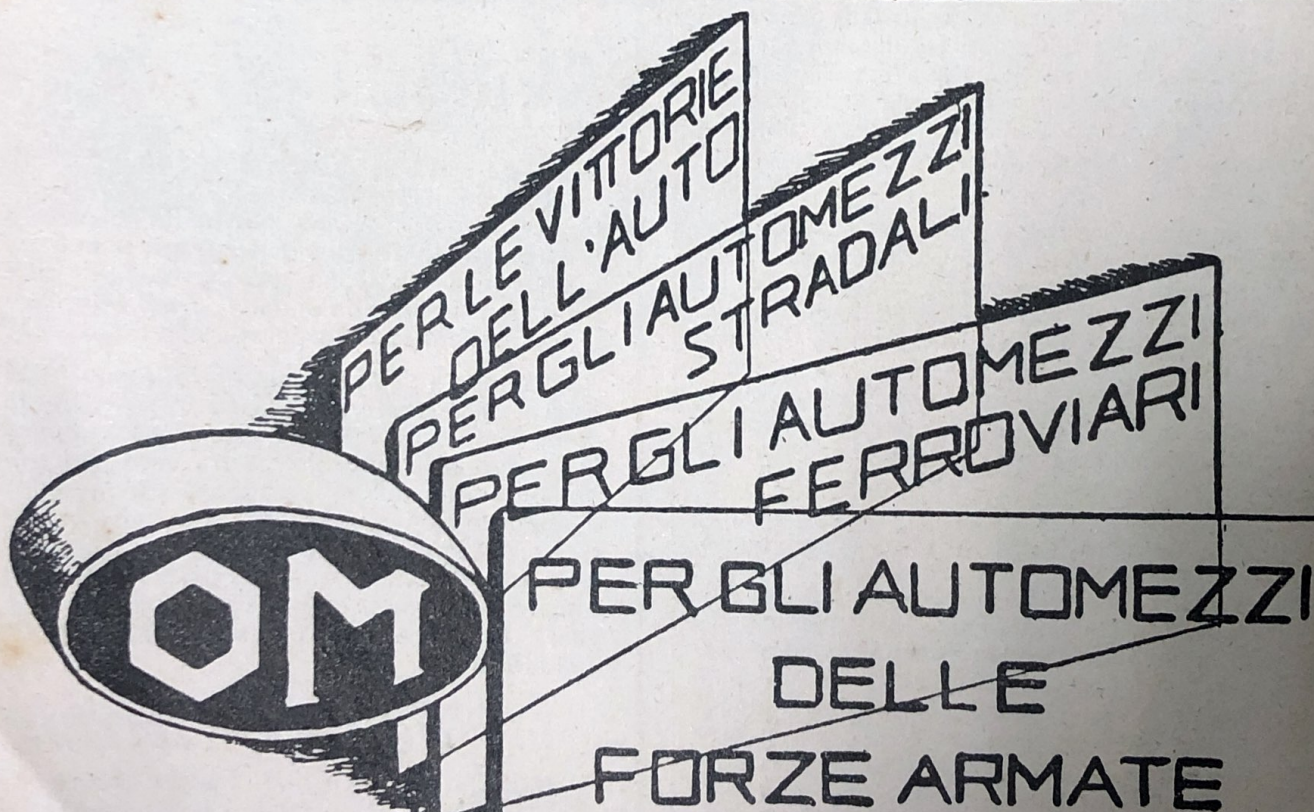
- 6 febbraio: 12ª Fiera di Tripoli;
- 7 marzo: 43ª Fiera di Verona;
- 12 aprile: 19ª Fiera Campionaria Internazionale di Milano;
- 28 aprile: Maggio musicale Fiorentino;
- 1 giugno: 21ª Biennale Internazionale d'Arte di Venezia;
- 4 giugno: 20ª Fiera Triveneta di Padova;
- 15 luglio: 6ª Mostra-mercato della Pesca di Ancona;
- 1 agosto: 2ª Mostra delle Fibre tessili nazionali a Forlì;
- 10 agosto: 5ª Fiera delle attività economiche siciliane a Messina;
- 6 settembre: 9ª Fiera del Levante a Bari.

Importanza del Turismo e necessità di miglioramento dell'attrezzatura alberghiera affermate dal Duce.

Il Comitato Corporativo Centrale, nella seduta del giorno 19 ottobre, presieduta dal Duce, si è occupato della situazione attuale del turismo. L'On. Fassini, vice presidente della Corporazione del Turismo e dell'Ospitalità, ha informato dei lavori corporativi e dei risultati dei provvedimenti fin qui adottati per favorire e sviluppare le correnti turistiche e per migliorare l'attrezzatura alberghiera nazionale. Egli ha inoltre riferito sulle iniziative in corso per dare all'Impero, nei suoi centri principali e nelle zone più caratteristiche ed interessanti, una bene adatta rete di servizi alberghieri e turistici.

Il Duce, ponendo in rilievo la grande importanza del turismo, in relazione ai vari aspetti caratteristici dell'Italia, ricca di naturali storiche ed artistiche attrattive, ha insistito sulla necessità di sviluppare l'attrezzatura alberghiera non solo nelle grandi città, ma anche nei centri minori, adeguandola alle grandi correnti turistiche del nostro tempo.

Vasto programma di manifestazioni ad incremento del turismo napoletano.

L'On. Boriello, presiedendo una seduta dell'E.P.T. di Napoli lo scorso ottobre, ha annunciato un vasto programma di manifestazioni turistiche intese a valorizzare e ad accrescere le attrattive del soggiorno nella regione partenopea. Fra le più importanti notiamo: la Mostra della pittura napoletana del Seicento, Settecento e Ottocento, che avrà luogo la ventura prim vera, e la Mostra d'Oltremare, per la quale è vivissima l'attesa. All'unanimità fu approvata l'esecuzione dei lavori

per l'illuminazione notturna di Pompei, già sperimentata con successo lo scorso luglio. L'illuminazione notturna di Pompei è strettamente connessa con l'apertura serale del Museo Nazionale e quella della Solfatara e con l'attrezzamento permanente del Teatro, che consentirà di inscenare spettacoli classici nella suggestiva cornice delle rovine millenarie.

Non saranno dimenticate le manifestazioni connesse con la celebrazione del Bimillenario augusteo a Cuma e alle Ville Imperiali di Capri, dove probabilmente avrà luogo pure l'inaugurazione della « Villa Jovis ». Questo programma celebrativo sarà arricchito di spettacoli classici e di danze all'aperto.

Si avranno inoltre: un gran Corso di fiori in Primavera, Concerti sinfonici del Conservatorio, quelli della Scarlatti, della Camerata Musicale e della « Compagnia degli Artisti », la grande Stagione Sancarliniana, che sarà protratta in Aprile e Maggio per dar modo ai turisti di primavera di potervi partecipare; i Concerti orchestrali estivi all'aperto, che sono affidati al Conservatorio, e le manifestazioni d'arte con la Mostra sindacale, spettacoli classici nel Teatro Romano di Pompei, le manifestazioni sportive, fra le quali i Tornei internazionali di tennis a Napoli e a Capri, il quale ultimo avrà luogo in primavera, le Corse all'Ippodromo di Agnano e il Concorso ippico internazionale, la Coppa automobilistica Principessa di Piemonte, la Corsa Sorrento-S. Agata, le Regate internazionali sul Golfo, ecc. Su proposta del Podestà di Napoli, è stato pure approvata l'istituzione di un Mese napoletano di eccezionali manifestazioni atte a richiamare non solo, ma anche a trattenere lungamente un gran numero di turisti. Questo mese sarà probabilmente quello di settembre, nel quale cade la festa di Piedigrotta. Fra i problemi posti allo studio sono poi in prima linea la concessione del « Casino », il Palazzo delle Mostre e dei Concerti, l'attrezzatura recettiva in provincia, un Lido di Napoli da far sorgere sull'incantevole Miglio d'Oro di Torre del Greco, e infine lo sviluppo delle Terme di Castellammare di Stabia.

L'organizzazione turistica del Pasubio.

Per iniziativa dell'E.P.T. di Vicenza, il Pasubio, lo storico Monte sacro ai ricordi della Grande Guerra, viene organizzandosi come zona di altissimo interesse storico-turistico. Dopo la meravigliosa strada delle Gallerie, ora è stata ripristinata la strada di Malga Fieno, che facilita la visita ai Costoni della Lora, al Soglio dell'Incudine, all'Alpe di Cosmagnon, e che per la interessantissima mulattiera collega la Galleria d'Havet con Porte di Pasubio, lungo il cosiddetto arroccamento Baglioni. Anche l'attuale rifugio C.A.I. di Schio a Porte di Pasubio, oggi divenuto insufficiente, verrà presto ampliato e sistemato per iniziativa dell'E.P.T. di Vicenza.

Guide sciistiche.

Sotto il titolo di *Guida Sciistica Alpi Cozie Meridionali*, dovuta all'appassionato culto della montagna del Dott. Mario Bressy, la Sezione « Monviso » del C.A.I. di Saluzzo ha raccolto la 2ª edizione accresciuta degli *Itinerari Sciistici di Valle Po e Valle Varaita* (pag. 56); il 3º volume della *Guida Sciistica Alpi Cozie Meridionali*, relativo a *Valle Maira* (pag. 56); il 4º volume della stessa relativo a *Valle Graua e Valle Stura* (pag. 48). Il volume, illustrato nel testo e fuori testo, dotato di tre grandi carte itinerarie di bella evidenza e rilegato in tutta tela, risponde pienamente al suo scopo, non lasciando nulla a desiderare in fatto di precisazioni di ordine pratico e di facilità di consultazione.

Gli sports invernali alla Mendola (m. 1363).

La Società dei Grandi Alberghi della Mendola (Trentino) informa che verso metà dicembre si riaprirà la « Casa dei Turisti », da essa gestita e opportunamente trasformata e dotata degli impianti più moderni per accogliere la clientela invernale. Essa assumerà il nome di « Albergo Monte Toval ». Anche l'Albergo « Bella Vista », della medesima Società, verrà aperto alla stessa epoca.

Nei terreni che circondano l'« Albergo Golf » verranno creati campi per scuola di sci e per dar modo agli ospiti di sciare senza allontanarsi dagli alberghi.

Alla Mendola, oltre ai suddetti, sono in esercizio, nei mesi invernali, anche gli Alberghi «Caldaro» e «Dolomiti».

CAMPI DI SCI SUL MONTE ROEN, A M. 2115 (*Fot. L. Fränzl*)

Breviario di Capri.

Amedeo Maiuri, Direttore del Museo Nazionale degli Scavi di Pompei e di Ercolano e Soprintendente alle Antichità della Campania e del Molise, ci ha dato, in un volume di 240 pagine (Editrice Rispoli, Napoli, L. 10), intitolato *Breviario di Capri*, un'esaltazione lirica delle bellezze dell'isola famosa. Figure antiche e nuove sono disegnate con plastica evidenza nella mirabile cornice dei luoghi; i monumenti più noti e più discussi dell'antica residenza imperiale, sottoposti a nuova indagine, si rivelano nella loro autentica forma e assurgono talora a drammatica rievocazione storica; i più oscuri periodi della civiltà isolana sono rivissuti sullo sfondo di una rigorosa documentazione scientifica.

Non semplice erudizione, dunque; ma — come avverte l'A. nella prefazione — un « breviario spirituale d'impressioni e di rievocazioni, per quanti dànno all'isola romana e imperiale qualcosa di più del fuggevole entusiasmo di una breve sosta ».

Esso STANDARD Essolube

Società Italo-Americana pel Petrolio Genova

AUTOMOBILISMO

IL PERIODO DEI SALONI

Novità della produzione internazionale a Parigi
Caratteri e tendenze dell'automobile italiana a Milano

L'ottobre e il novembre di ogni anno vogliono le tradizioni automobilistiche che siano dedicati a mettere l'auto in vetrina. Nel periodo di transizione tra la stagione delle corse e del turismo che non è più, e quella che verrà, gli ozî delle Case, dei commercianti, degli appassionati, degli orecchianti per curiosità, vengono impiegati in quella specie di vanitoso inventario annuale che sono i grandi Saloni internazionali. Un tempo si giustificavano questi avvenimenti con la presentazione dei nuovi modelli di vettura per l'anno nuovo, quando i tecnici studiavano d'inverno, le officine realizzavano i campioni a primavera, i collaudatori sperimentavano durante l'estate e l'autunno era propizio per lanciare la nuova macchina col necessario anticipo sulla stagione ventura, iniziando da un lato l'organizzazione commerciale di vendita, d'altro lato la produzione industriale in serie del nuovo modello. Allora, prevalendo la concezione voluttuaria dell'automobile, cambiarla ogni anno ad inizio di stagione, dopo aver sbandierato per lunghi mesi agli invidiosi il contratto di prenotazione, era di stretta prammatica per tutti gli automobilisti aventi voce in capitolo sulla pubblica opinione.

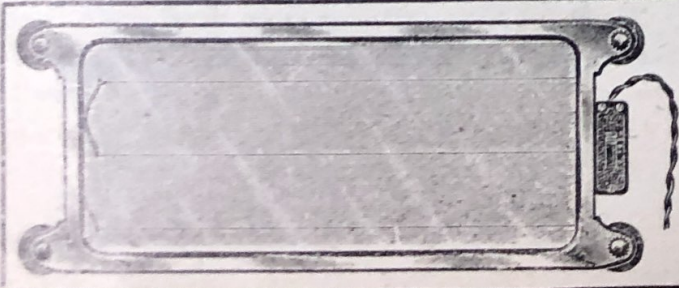
Tempi e abitudini oggi son mutati: la macchina si cambia in qualunque stagione, se e in quanto occorra e non per snobismo primaverile; le Case lavorano d'esperienza e collaudo tutto l'anno, e a seconda delle opportunità e delle possibilità licenziano il nuovo modello appena pronto e fabbricabile, senza attendere il Salone; lo stesso Fisco, in tutte le Nazioni europee, ha adottato formule di tassazione lontane dal presupposto della macchina nuova bollata a gennaio per tutto l'anno. L'importanza delle attrezzature per ogni nuovo modello e degli interessi commerciali connessi, e l'assestamento della tecnica costruttiva su basi pressochè uniformi, dove la possibilità di appariscente progresso è sempre più difficile, hanno inoltre prolungata la vita dei varî tipi e quindi rarefatte le novità: oggi più nessuna Casa avverte l'imperioso bisogno di rinnovare ogni anno le sue vetture e di sbalordire il pubblico col modello rivoluzionario.

E tuttavia la tradizione del Salone annuale è rimasta: nè è facile, al profano, comprenderne l'opportunità, che anzi potrebbe apparire negativa, in quanto alimenterebbe quella concezione di oggetto capriccioso e volubile, vale a dire voluttuario, che contrasta con la fondamentale esigenza della propaganda automobilistica. Questo rilievo può avere qualche fondamento per i Saloni che si sforzano di conservare un carattere tecnico, dove critici e stampa si affannano a ricercare a qualunque costo le novità, l'indirizzo d'avanguardia, la costruzione eteroclita. Sarebbe ingiustificato invece per i Saloni che, abbandonata la pretesa del nuovo rivoluzionario e del richiamo spettacolare, e concentrati sulla produzione nazionale, si sono assegnati un compito più modesto, utile e serio: quello di raggruppare tutte le attività inerenti all'automobile in una periodica documentazione, costituente quasi una borsa morale dell'automobile, ed una divulgazione degli oscuri ma forse più meritori progressi realizzati nei due grandi campi dell'accessibilità economica e dell'emancipazione autarchica. È superfluo avvertire che a quest'ultima categoria appartiene il Salone Italiano.

* * *

Chiuso il processo alle intenzioni e agli scopi, e ripresa la penna del semplice cronista, dobbiamo qui registrare che l'autunno ci ha portato, in meno di un mese, i Saloni automobilistici di Parigi, di Londra, di New York, di Milano. Commenteremo il contenuto del primo e dell'ultimo, come di quelli rappresentativi delle due tendenze: internazionalità tecnica, e nazionalismo autarchico.

A Parigi, accanto al grosso, costituito naturalmente dalla ricca e multiforme produzione francese al gran completo (23 marche), erano rappresentate parcamente, ma con sufficiente larghezza per una esemplificazione fisionomica, la produzione americana (10 marche), tedesca (5), italiana (3), inglese (6), belga (1) e cecoslovacca (2): vale a dire di tutto il mondo.

I caratteri generali comuni dell'automobile da turismo pel 1938 non sono molti: il principale è forse quello della forma esterna, ormai pacificamente ispirata alla cosidetta linea aerodinamica integrale, che per contro non è che un compromesso, preoccupato assai più dell'estetica che della buona penetrazione nell'aria. Code lunghe a dorso inclinato dal tetto all'estremità postero-inferiore, nelle tre varianti: a linea piatta uniforme, a profilo curvilineo convesso, ed a doppio raccordo: più ripido dal tetto alla linea delle fiancate, più sfuggente nella parte bassa. Praticamente scomparse le

code a fuso, a sigaro, a semisfera, a sperone verticale, e i dorsi piatti a baule applicato. Anteriormente l'esempio americano del radiatore mascherato e armonizzato in unico complesso estetico col cofano, mediante elementi decorativi orizzontali paralleli, ha fatto scuola: l'avantreno della maggior parte delle vetture ha così assunto un aspetto quasi uniforme, tra il mostro marino e il carro armato. Anche nelle altre parti della carrozzeria, le vetture si sono spersonalizzate per avvicinarsi a un campione comune: raccordi tondeggianti, parabrezza inclinati tra i 20 e i 30 gradi, due luci per lato senza piantone intermedio, sedili in telai leggeri a poltroncine spostabili, bagagliere interne, cofani meno monumentali e meno preoccupanti per la visuale che qualche anno addietro (anche la luminosità interna pare in provvidenziale incremento, attraverso l'abbassamento delle fiancate e una maggior superficie di cristalli); tinte finalmente svincolate dai monotoni e irrazionali toni scurissimi, con qualche maggior concessione alla vivacità dei chiari (specialmente sulla produzione americana e tedesca).

Minore uniformità si riscontra invece nelle tendenze meccaniche, dove le varie esigenze economiche e pratiche d'ordine locale premono sui costruttori. Il progettista americano è evidentemente preoccupato di moltiplicare gli allettamenti all'acquisto presso una clientela già satura di automobili e già insediata su tutte le conquiste fondamentali degli ultimi anni; egli ha perciò fatto prevalente ricorso al solo fattore trascurato per l'addietro da quella produzione, l'alta velocità, offrendo motori ritoccati o ridisegnati pel conseguimento di questa virtù: improvvisa generale simpatia pel « valvole in testa », per le alte compressioni, per le teste d'alluminio o lucidate, per le doppie valvole, la doppia accensione, i rapporti di trasmissione allungati (e conseguente generalizzazione del cambio a 4 marce) — mentre

il motore della *Graham*, fornito di compressore centrifugo, ha trovato parecchie adozioni. La produzione europea invece, come media generale, ha preferito da un lato inoltrarsi nella via della comodità e della completezza, onde eccelleva ieri l'americana, per stuzzicare al rinnovo della vettura i vecchi automobilisti, e d'altro lato realizzare, con cilindrate sempre più ridotte, rendimenti specifici sempre più elevati, per ridurre i consumi e allettare così non ancora automobilisti, che in Europa formano una clientela potenziale ragguardevole. D'altra parte, i maggiori costi di produzione proprî dell'industria europea, i maggiori costi di utenza per le fiscalità sul carburante e sulla circolazione, e l'economia più tormentata delle Nazioni europee basterebbero da sole a suggerire l'opportunità di questa corsa alla riduzione, alla limitazione, al « massimo risultato col minimo mezzo », tendenza in cui l'Italia è stata pioniera, tanto che oggi le sue macchine vengono da molti, e giustamente, considerate come le più evolute della nuova scuola europea.

Tangibile manifestazione di questo duplice processo è stata, al Salone di Parigi, la netta distinzione tra tipi vecchi e tipi nuovi: tutti i precedenti modelli conservati in listino, e appartenenti alle medie o alle grosse cilindrate, si sono arricchiti di caratteristiche confortevoli; mentre tutti i nuovi tipi battono sulla vettura leggera ed economica.

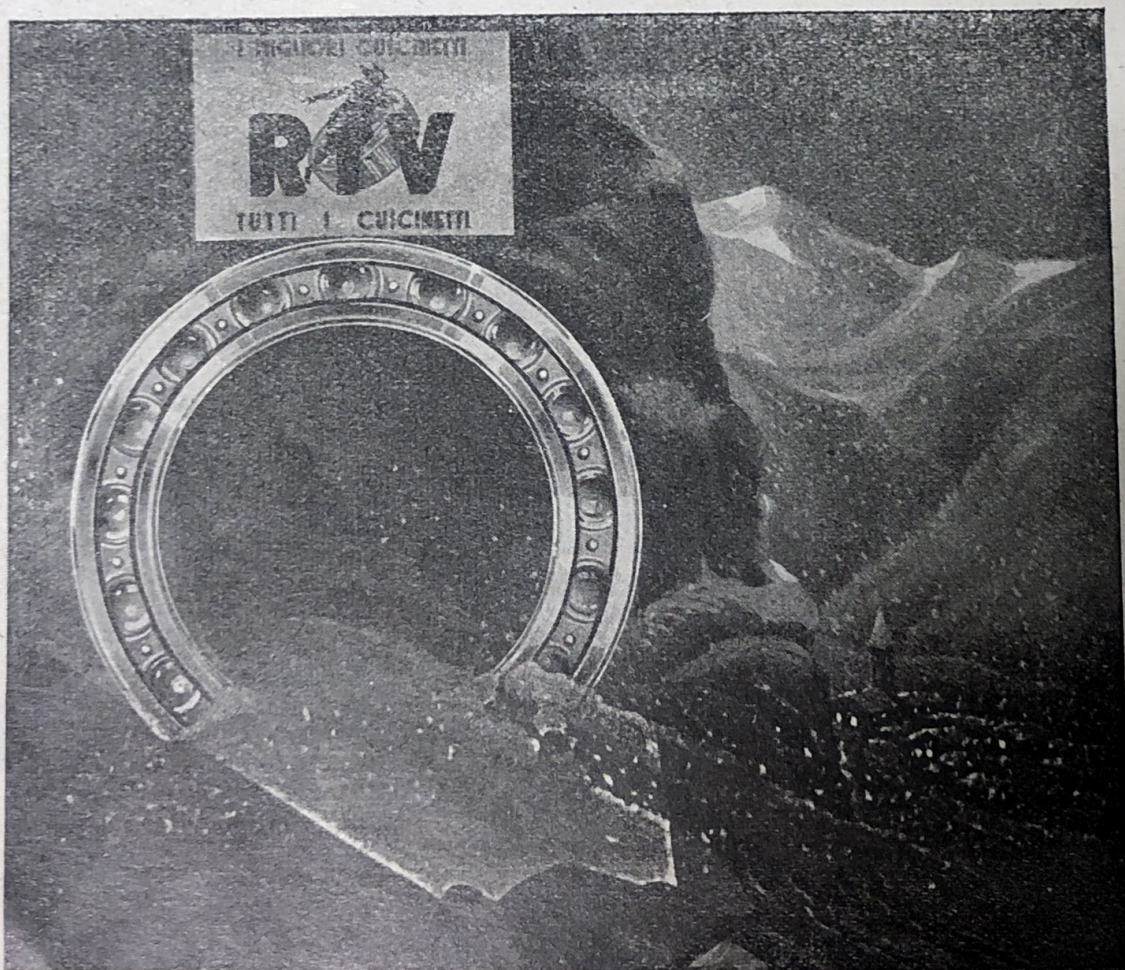
Sotto la voce di « caratteristiche confortevoli » vanno comprese non solo le innovazioni tendenti a migliorare la dolcezza di marcia, come le sospensioni a ruote indipendenti che, dopo le tedesche, han conquistato quasi tutte le marche francesi, o il « centraggio a ponte » dei passeggeri, per allontanarli dai sobbalzi del ponte posteriore, o l'adozione delle gomme a bassissima pressione, trionfatrici dell'annata, o il montaggio di dispositivi stabilizzatori di curva che han permesso di rea-

lizzare molleggi più sensibili e cedevoli — ma altresì tutte quelle che consentono nuove e più raffinate soddisfazioni nell'uso dell'automobile. Così dicasi, per esemplificare con qualche citazione, della nuova « 402 leggera Peugeot », che ha montato il motore della 402 sul leggero telaio della 302, realizzando un vivace rapporto potenza-peso, il cambio a comando elettromagnetico *Cotal* (assai diffuso nella produzione francese di lusso), un cric laterale fisso per le ruote posteriori, i fari orientabili dal cruscotto, una forma di carrozzeria molto aerodinamica, ecc. Altri esempi, presenti su numerosi esemplari di vetture fini: guide a cremagliera anzi hè a settore, più dolci e « spontanee »; sospensioni elastiche tra motore e telaio, per abolire ogni vibrazione; integratore a depressione del correttore centrifugo d'anticipo automatico, per sottrarre al conducente anche la piccola noia della correzione a mano; indicatori flottanti esterni del livello d'olio, per evitare la sudicia operazione della verifica sulla bacchetta; dispositivo « climatizzatore » della carrozzeria (una specie di condizionatore per l'aria); il freno-motore Westinghouse, azionato direttamente dal pedale del freno nella prima parte della corsa, e immettente aria pura nei cilindri, con bloccaggio della valvola di scarico; il « Black-Stop-Bendix », che trattiene la vettura dal rinculo nelle partenze in salita, e vien manovrato automaticamente dal pedale della frizione; il cambio a 4 marce tutte silenziose e sincronizzate; la presa diretta sulla terza con quarta surmoltiplicata per i grandi rettilinei e le autostrade; i servo-freni meccanici per realizzare le più potenti frenate con una debole pressione di pedale; il riempimento automatico del *carter* d'olio mediante siringa dal cruscotto; i sotto-cuscini pneumatici, ecc. Come si vede il nuovo non mancava, anche senza esagerare l'importanza dell'aumentato numero di vetture a trazione anteriore, della Panhard-Levassor senza telaio, dei soliti tentativi di cambio graduale automatico.

Come esempio della seconda e prevalente tendenza — quella della riduzione e dell'economia — oltre ai tipi già noti della *Simca 5* (la nostra « Topolino ») dell'*Amilcar*, della *Rosengart*, ricordiamo come rappresentativa la nuova « Juva-quatre » della *Renault:* una 1003 cmc. 4 cilindri a valvole laterali, 24 cavalli, 90 km.-ora, carrozzeria saldata al telaio, freni meccanici, a fune, radicale espressione del minimo mezzo nel campo dei 4 posti, che per l'interesse destato può arrogarsi la qualifica di capo-scuola della nuova tendenza francese.

* * *

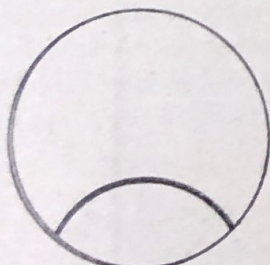
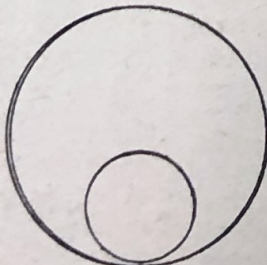
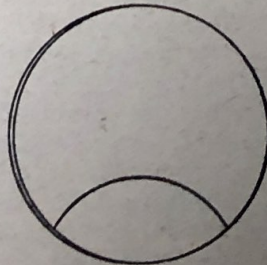
Visitando, dopo Parigi, il Salone italiano, svoltosi dal 28 ottobre all'11 novembre, non è improntata a spirito partigiano la confessione che, malgrado l'assenza d'importanti novità nella nostra produzione da turismo, nonostante la pochezza numerica delle nostre marche e dei nostri tipi, a Milano si respirava meglio. Per il primo anno forse il confronto poteva chiudersi a nostro vantaggio, il nostro orgoglio manifestarsi sincero.

La produzione italiana, fatta eccezione forse per i tipi maggiori della *Lancia* e dell'*Alfa Romeo*, che non incidono del resto con caratteri molto profondi nella fisionomia complessiva del nostro patrimonio automobilistico, non coltiva la prima delle due grandi categorie del mercato francese. L'allettamento al cliente non è conseguito evolvendo con particolari confortevoli e con innovazioni di dettaglio i macchinosi tipi di grossa cilindrata superstiti oltr'alpe. Da noi anche la vettura fine per la clientela più raffinata ed esigente appartiene alla seconda categoria, quella del « minimo mezzo » dell'economia nella mole, nel materiale, nel peso, ne

costi di utenza. Per contro, anche la vettura utilitaria e universale, quella che in Francia oggi rinasce con caratteri di stretta sobrietà e con non poche rinunce tecniche (valvole laterali, tre marce, freni meccanici, telai all'antica) è trattata in Italia con criteri decisamente più progressisti, elaborati, completi. L'anzianità, cui sopra accennammo, della nostra industria in questo duro ma fertile campo del declassamento delle cilindrate, ci ha permesso una netta priorità nel conseguimento di un piacevole compromesso tra le virtù economiche della tendenza nuova e le pretese raffinate della nostra tradizionale incontestabilità di utenti.

La vettura tipica italiana — e ci ha fatto piacere il tornare a constatarlo al Salone milanese — ha adottato la testa d'alluminio anche per i motori a valvole in testa, realizzando così, con l'aumentata compressione che tale testa consente senza inconvenienti, un rendimento specifico molto elevato, vale a dire alta velocità, brillanti riprese, basso consumo. Ha saputo compiere miracoli nel rapporto potenza/peso, in epoca di difficili rifornimenti di materie prime e di programmi autarchici, che hanno costretto a non poche modifiche strutturali, alla sostituzione di materiali costosi, all'impiego di surrogati.

Ha adottato e perfezionato da anni i provvidenziali freni idraulici. Ha esteso a tutti i suoi tipi (cominciando dalla popolare *Fiat 500*, che ha avuto il lusinghiero riconoscimento d'importanti ordinativi niente meno che dagli Stati Uniti) il cambio a 4 marce silenziose con sincronizzatore. Ha ultimata in pochi anni, e senza brancolare in tentativi, l'evoluzione verso le ruote anteriori indipendenti, oggi generalizzate con soluzioni definitive, che conferiscono alle nostre piccole e leggere macchine la sicurezza, la stabilità e l'impeto di una vettura sportiva. Ha lanciato (*Fiat 500, Fiat 1100*) la sterza a comando singolo indipendente delle ruote direttrici, senza barra d'accoppiamento. Ha raggiunto le vetture da corsa nell'abbassamento del baricentro. Ha saputo creare, nel *confort* di viaggio, l'impressione del peso artificiale, con la sua marcia morbida e piana a dispetto delle asperità stradali. Ha stabilito carrozzerie di felice compromesso tra le esigenze aerodinamiche, la buona visibilità anteriore (con la sua specialità del cofano pendulo in avanti) e l'abitabilità. Gli amanti dei raffronti — che un tempo si dolevano della cessata importazione straniera come della mancanza d'un pungolo di concorrenza per le nostre Case — hanno di che concludere, senza ulteriori nostri commenti.

Accanto alla *Fiat*, che ha esposto i suoi modelli *1100* e *1500* carrozzati *cabriolet* di serie — l'esecuzione è stata affidata ad alcune ditte che carrozzano su disegni della casa torinese — la *Lancia* ha messo in mostra l'*Aprilia*, modificata in alcuni particolari, e la nuova serie dell'*Astura* 8 cilindri. L'*Alfa Romeo* ha presentato i due tipi *2300* e *2900*, 8 cilindri, su telai corti e lunghi; quest'ultimo modello adotta, come è noto, la soluzione delle quattro ruote indipendenti e con carrozzerie ultra leggere ed è in grado di raggiungere i 180 all'ora. La *Bianchi*, infine, ha esposto il suo classico *S. 9* a 4 cilindri, con diversi modelli di carrozzeria.

Anche nel campo delle carrozzerie fuori serie, che al Salone milanese costituivano il grosso del materiale esposto e la principale attrattiva per gli amanti di novità, la mostra italiana non scapitava affatto al confronto con le celebri consorelle internazionali. Pur osservando anche troppo fedelmente lo *standard* internazionale come linea generale, e profondendo ricchezze di materiali e di lavoro forse esagerate per la severità del momento economico — la caratteristica gratuita, quella del buon gusto, molti dei carrozzieri italiani impiegano

a piene mani. Giunti ultimi nell'arte del *cabriolet* e in quella della vettura trasformabile, hanno saputo offrirne ai visitatori esemplari perfetti e numerosi, permettendo d'intravvedere, specialmente nella vettura apribile o scoperchiabile, sostanzialmente diversa e migliore del mondano *cabriolet* francese, una nuova promettente tendenza, che a nostro parere dovrebbe distinguere tutte le macchine di lusso, anzi rappresentare la principale, se non la sola, ragion d'essere della carrozzatura fuori serie. Sorpresi dalla nuova tendenza dei colori chiari dopo tanto imperversare di toni scuri, hanno saputo, per la maggior parte, evitare qualsiasi stonatura. L'arte dei nostri carrozzieri nella finitura non ha rivali. E persino in qualche ingegnoso dettaglio pratico di mantici a scomparsa, di fari incorporati, di chiusure, di ventilazione, di suppellettili interne, si sono dimostrati all'altezza della situazione, per quanto in fatto di razionalità e di praticità non si possano ancor vantare gli stessi risultati raggiunti nella parte estetica.

* * *

Il commento al X° Salone Italiano dell'Automobile non può chiudersi senza un breve accenno ai «numeri» forse più interessanti della manifestazione milanese: agli autoveicoli industriali e all'autarchia dei combustibili.

La *Fiat*, coll'imponente gruppo dei suoi veicoli industriali, ha recato un contributo decisivo alla campagna per l'autarchia. Accanto ai suoi autocarri e autobus con motore Diesel, e ai nuovi furgoni e tassì col motore a valvole in testa della 1100, ecco infatti i veicoli a gassogeno col nuovo generatore Fiat a carbone di legna; i veicoli alimentati a gas metano, di produzione nazionale, compresso in bombole; i veicoli elettrici ad accumulatori (tra cui l'interessante tassì), filoviari e misti (quale il nuovo autobus filoviario con generatore sussidiario di corrente a bordo, alimentato a motore a scoppio). Anche *Lancia* era presente con una novità in questo campo: l'autoveicolo 3 RO, che a differenza dei precedenti due tempi RO e RO-RO, monta un originale Diesel 4 tempi a 5 cilindri in linea, soluzione che contempera i vantaggi di economicità, equilibratura e frequenza ciclica del 4 e del 6 cilindri. Il *3 RO* si uniforma alle nuove disposizioni di circolazione degli autoveicoli.

In tema di autarchia, *Alfa Romeo* ha presentato un modello di autogassogeno e ha messo in linea una serie di veicoli filoviari con motore elettrico alimentabile con filo e azionabile da motore a olio pesante. L'*O. M.* ha aggiunto alla sua produzione un tipo studiato per i trasporti coloniali. La *Bianchi* ha esposto i suoi due autocarri leggeri a benzina e a olio pesante. La *Isotta Fraschini* era presente con nuovi modelli che si distinguevano per la sagoma frontale e il posto di guida affiancato al motore, allo scopo di guadagnare sugli autobus spazio carrozzabile. La Casa milanese ha adottato sui suoi telai il nuovo freno pneumatico (di brevetto italiano) azionato dai gas di scarico, che funziona senza compressore.

La mostra dell'autarchia dei combustibili era ad un tempo documentazione del lavoro già svolto e programma per l'avvenire dell'emancipazione totale o parziale dal petrolio straniero — impianti d'idrogenazione e *cracking*, tecnica di produzione e d'impiego dell'alcool, divulgazione del gassogeno e dei suoi elementi, presentazione degli olî bituminosi, degli schisti nazionali, delle ligniti e di tutte le fonti ancora ignote al grande pubblico. Orgogliosa esibizione tecnica e pungolo morale agli studiosi di domani, agli utenti di posdomani.

ALDO FARINELLI

Accessorî in ritardo...

Non sempre i fabbricanti di accessorî sanno essere tempisti. Una importante Casa straniera lancia due modesti apparecchi, che si propongono uno scopo prezioso: una chiave per dadi che si adatta automaticamente al pezzo da avvitare, si blocca sotto lo sforzo e conserva l'apertura fino a sbloccaggio comandato da un pulsante, funziona a scatto libero invertibile, e può essere manovrata in qualunque posizione, come chiave a tubo o chiave piatta, per mezzo di un ingegnoso giunto cardanico. Il secondo accessorio consiste in un cacciavite che incorpora una siringa, la quale, a comando, può spremere sulla vite recalcitrante un liquido dissolvente, che avrebbe il potere di eliminare la ruggine, l'ossidazione, la biacca, le corrosioni metalliche, le combinazioni chimiche bloccanti la vite nella sua sede e ribelli ad ogni sforzo meccanico. Inoltre, schiacciando un altro bottone, da tre forellini disposti intorno alla ghiera e rivolti verso la lama si fa sprigionare la luce di una minuscola pila a secco racchiusa nel manico.

Non discutiamo la praticità di questi complicati accessorî, che dieci anni fa avrebbero, comunque, rappresentato l'ideale per la maggior parte degli automobilisti, costretti spesso a trasformarsi in meccanici ed a viaggiare con un arsenale di ferri. Ma oggi, la provvidenza (posto che i risultati corrispondano agli intenti) giunge in ritardo. Chiavi inglesi e cacciaviti costituiscono, fortunatamente per gli automobilisti, un lontano e non rimpianto ricordo.

...e accessori d'attualità (toccando ferro...).

Più tempestivo dei precedenti, e più umanitario, è un accessorio che si prefigge di combattere il preoccupante aggravarsi degli incendi delle automobili dopo le collisioni, accidente che tende a diventare funestamente di moda, e la cui frequenza viene spiegata col fatto che, in confronto ai vecchi magneti, l'accensione a spinterogeno seguita ad alimentare i cavi anche dopo l'arresto del motore, finchè non si sia interrotto il circuito. Nelle collisioni i cavi urtati o schiacciati perdono il rivestimento e dànno luogo allo scintillio, che può essere fatale.

L'accessorio in parola non è che un disgiuntore automatico posto sul filo principale all'uscita della batteria, che taglia la corrente sotto l'effetto di un forte urto, ovvero quando l'assorbimento di corrente supera di molto il limite normale. Osserviamo che il primo effetto richiede un delicato lavoro di taratura, per impedire che un semplice violento sobbalzo stradale, per un ostacolo notturno non visto in tempo, riduca improvvisamente al buio l'automobilista, con ovvie gravissime conseguenze; e che, per quanto riguarda il secondo, l'assorbimento eccezionale di corrente si verifica quando già sono in atto le condizioni (arroventamento di lamiere e di parti meccaniche, fusione del cavo protettivo) che si vorrebbero evitare.

Pur apprezzando l'intento del modesto inventore, siamo dunque d'opinione che la migliore prevenzione contro il gravissimo rischio d'incendio consista in una normale valvola fusibile, opportunamente tarata con larghezza, immediatamente all'uscita della batteria, e in una maggior cura di quanto i costruttori non ne manifestino per le canalizzazioni elettriche, che dovrebbero essere tutte e sempre sotto tubo di ferro, e, per quanto riguarda la distribuzione alle candele, sotto coperchio. In via accessoria, anche l'assicurare una migliore ermeticità ai carburatori non guasterebbe, come pure il mantenere in intercapedine il tubo di scarico presso la flangia d'uscita, per ovviare al rischio del suo eventuale arroventamento. Infine, per i prudentissimi, un buon estintore non può essere che consigliabile —

posto che la prudenza non sia di per sè stessa il rimedio sovrano che, troncando la causa alla radice, tronca l'effetto incendiario...

Il segnale di consenso.

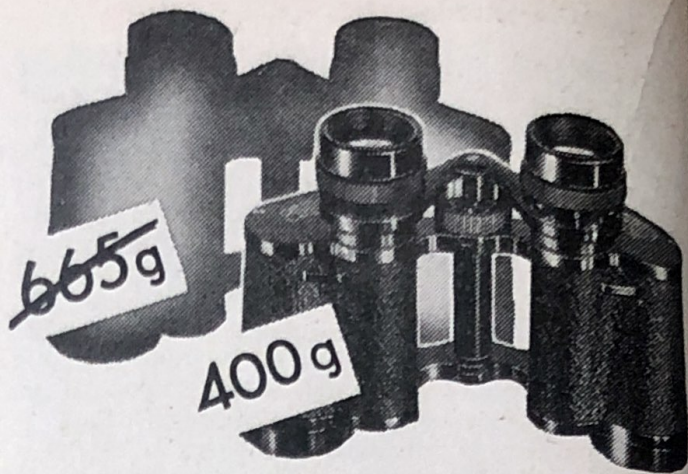
Un lettore ci scrive suggerendoci la proposta di introdurre nel codice consuetudinario delle buone usanze stradali un nuovo segnale convenzionale: quello di consenso al sorpasso. Una nota sentenza (pubblicata nel volume «La Legge e la Circolazione Stradale» dell'Avv. Aldo Farinelli, pag. 54) fa carico al veicolo superante, venuto poi a collisione col superando, di aver tentata la manovra dopo i segnali acustici, ma prima di essersi accertato che gli stessi fossero stati uditi. Come accertarsi di questa condizione soggettiva — si chiede, con molto buon senso, il nostro lettore — se non attribuendo al conducente del veicolo da sorpassare l'obbligo di rispondere alle segnalazioni acustiche o luminose del veicolo più veloce, od alla semplice constatazione delle sue intenzioni di sorpasso manifeste nella manovra preparatoria riflessa dallo specchio retrovisivo, con un apposito segnale di consenso?

Indipendentemente dalla curiosa pretesa di confermata percezione dei segnali, affermata dalla citata sentenza (rimasta però isolata, a quanto sappiamo, nella nostra giurisprudenza) il segnale di consenso risponderebbe a indubbi scopi pratici: il veicolo antistante può essere in procinto di superare a sua volta un terzo veicolo, o di doversi spostare per schivare un ostacolo coperto dalla sua mole al veicolo inseguitore, e sarebbe, teoricamente, assai razionale dar carico a tale veicolo, che ha la visuale libera, di preoccuparsi anche del retrostante.

Senonchè, in pratica, si aprono due difficoltà. Perchè risponda allo scopo, il segnale di consenso dev'essere obbligatorio, cioè il veicolo superante non dovrebbe portarsi avanti se e finchè il segnale non compaia. E se il conducente del primo, in omaggio alla stolta ma purtroppo non infrequente abitudine di considerare una *deminutio* il lasciarsi sorpassare, o per sciocco ripicco, o per bravata, finga di non sentire, e pur tenendo la destra e magari rallentando non esegua il segnale, nonostante la strada liberissima, dovrà l'altro veicolo rinunciare per tutto il viaggio al sorpasso?

In ogni caso poi — seconda difficoltà — di che segnale ci serviremo? Il nostro lettore propone l'alzata, per due volte consecutive, della freccia sinistra, subito riabbassata: ma il sistema esigerebbe l'intervento del legislatore, non potendo oggi, legalmente, manovrarsi la freccia se non per indicare il cambiamento di direzione. Lo stesso intervento — con la stessa conseguenza di tradursi in una obbligatorietà reciproca inopportuna — sarebbe necessario per l'introduzione di un nuovo apparecchio segnalatore apposito, che del resto, dopo i molteplici obblighi in corso, incontrerebbe scarsissima simpatia presso i costruttori ed il pubblico.

Noi crediamo che il solo mezzo per mantenere al segnale di consenso il carattere di un opportuno atto facoltativo di semplice galateo, senza nuovi pericoli di contestazioni o contravvenzioni, senza complicazioni legislative o tecniche, sia quello di presumerlo tacitamente, invertendo i termini della manovra, cioè consigliando a tutti gli utenti di automezzi di segnalare sempre, alla richiesta di sorpasso, la via *impedita*, e astenendosi dal segnale di via libera che non sia il semplice, bonario e inequivocabile invito di mano.

E come fornire al veicolo retrostante il segnale di via impedita e di indugio? In un modo semplicissimo, che non disturba alcuna legge, ma anzi rappresenta l'applicazione letterale, ortodossa e integrale (formalistica se vogliamo, ma in ogni caso lecita) dell'art. 30 Codice Stradale: alzando per l'appunto la freccia sinistra, e lasciandola alzata sino a pericolo scomparso. Infatti, se

l'inseguitore non può superare, è perchè l'antistante deve, per una qualsiasi ragione, portarsi prima di lui a sinistra o verso la sinistra, schivare ostacoli, o insomma non dare il passo. Ma così facendo, abbandonando cioè, sia pur parzialmente e temporaneamente, la propria mano rigorosa, egli viene a *cambiar direzione:* il suo segnale di freccia non sarà perciò abusivo, ma perfettamente giustificato. E l'automobilista sopraggiungente gli sarà grato di questa utile attenzione.

Sorpassamento in curva.

Al 2º capoverso dell'art. 26 del Codice Stradale si legge: « È vietato di sorpassare un veicolo che stia percorrendo una curva ».

La disposizione, che pure si presenta con cristallina chiarezza, non ha tuttavia mancato di dar luogo a discussioni d'ordine pratico e interpretativo.

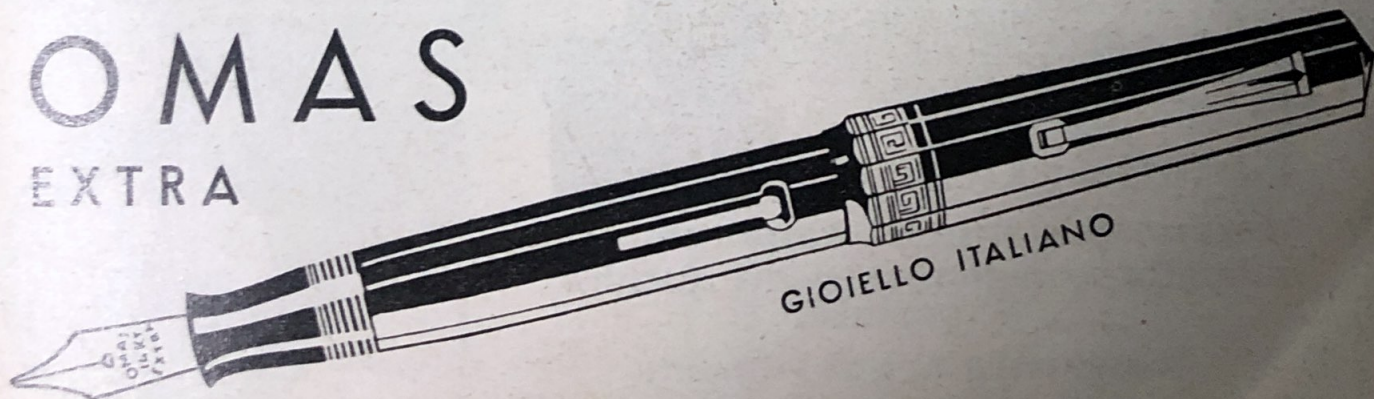
Quale portata si deve attribuire al sostantivo « curva », all'effetto di determinare con esattezza la sfera di obbligatorietà e quindi di applicazione del divieto?

Dalla lettera della legge si desume che, se da un lato il divieto di sorpassamento è di carattere eccezionale, rappresentando una deviazione dal principio generale del libero sorpassamento regolato dallo stesso art. 26 C. S., esso è d'altra parte assoluto quanto alle curve. In altri termini, il divieto di sorpassamento deve considerarsi come riguardante tutte ed esclusivamente quelle curve che siano tali nel senso proprio e comune della parola.

Orbene, nel linguaggio corrente, che è quello a cui è buona regola attenersi in simili casi, « svolte » o « curve » stradali sono termini equivalenti e promiscuamente adoperati, in antitesi a « rettilinei », per indicare non tanto più o meno lievi ondeggiamenti e sinuosità della strada, ma piuttosto un ripiegamento abbastanza notevole dell'asse stradale.

Nella realtà, invero, ogni rete stradale comprende, oltre che rettilinei e curve in senso proprio, tutta una svariata serie intermedia di sviluppi stradali che, a stretto rigore, non possono classificarsi sotto l'una o sotto l'altra denominazione, costituendo qualcosa di distinto e a sè stante.

È appunto su tali strade o tratti di strade, che non sono rigorosamente dei rettilinei, nè propriamente delle curve, che ci si deve chiedere se il sorpassamento sia da intendersi ammesso o interdetto dalla legge. Per rispondere basterà ricordare ancora una volta il carattere di eccezionalità del divieto, e rilevata perciò l'inammissibilità della estensione analogica (art. 4 Disp. Prelim. del Cod. Civ.), occorre à con ogni cura rifuggire da qualsiasi forma di estensione non autorizzata dalla legge, neppure se ad essa si giunga per via indiretta: neppure, cioè, se vi si pervenga (come effettivamente, anche se inconsciamente, vi si perviene) col pretendere che parole inserite in disposizioni di legge deroganti a un principio generale, debbano interpretarsi nel senso più lato che sia loro teoricamente attribuibile. Nel caso del divieto di cui all'art. 26 C. S. non sarebbe, così, per nulla giustificata l'interpretazione di « curva » come linea che si scosti anche di pochissimo dalla retta.

I sostenitori della tesi che potremo dire estensiva dovrebbero quindi, anzitutto, accertare preliminarmente se il legislatore abbia realmente inteso usare la parola in questo senso latissimo, che solo gli consentirebbe di raggiungere particolari risultati pratici cui egli si fosse proposto di pervenire.

Ora, nel caso specifico di cui ci occupiamo, sembra potersi decisamente escludere che il legislatore abbia voluto quell'intralcio alla circolazione degli autoveicoli, che era prevedibile sarebbe derivato dall'attribuire alla parola « curva » e quindi al divieto di sorpassamento la portata più ampia. Infatti, se nella pratica gli automobilisti si attenessero scrupolosamente al divieto inteso in tal senso, si assisterebbe a questo assurdo: che su strade svolgentisi per decine di chilometri senza tratti rigorosamente rettilinei basterebbe la presenza del più lento dei veicoli (magari a trazione animale) per obbligare gli autoveicoli, più veloci, sopraggiungenti da tergo, ad accodarsi pazientemente in fila indiana, in attesa di un rettifilo anche breve per poter passare. A ciò il legislatore moderno ha certamente pensato: non è ammissibile quindi che abbia voluto attribuire alla terminologia adottata un significato più esteso di quanto essa esprime nell'uso comune, tanto più in quanto è da escludersi che il legislatore stesso abbia desiderato gli effetti cui naturalmente una interpretazione estensiva darebbe luogo.

Il vero criterio del divieto del sorpasso in curva è quello della ridotta visibilità che si ha normalmente prima di un sensibile ripiegamento dell'asse stradale: lo si desume dallo stesso 2° capov. dell'art. 26 C. S., il quale aggiunge: « ...ed ogni qualvolta la visuale dinanzi non sia libera per un tratto sufficiente ». Da ciò possiamo, a maggior ragione, argomentare nel senso che l'interdizione del sorpasso va riferita unicamente a quei tratti di strada che, scostandosi dalla linea retta, meritino effettivamente l'appellativo di curve, in quanto per il loro marcato ripiegamento o per altre peculiari caratteristiche locali o per la conformazione del terreno o per la natura della vegetazione precludano la visibilità per un certo tratto innanzi.

È chiaro che la legge ha voluto ravvicinare i due concetti di curva e cattiva visibilità, così da fonderli tra loro agli effetti di giustificare il divieto. Il Codice Stradale, del resto, altro non è che la codificazione di principî prima intuiti, sorti, usati ed uniformemente osservati nella pratica come rispondenti alle necessità della circolazione; ma nella pratica non si è mai visto nè è dato riscontrare neppur oggi, vigente la disposizione dell'art. 26, che in strade non perfettamente rettilinee si formino lunghe e lente processioni di autoveicoli dietro una bicicletta, un carro, e neppure dietro un autocarro.

L'automobilista di buon senso non sorpassa in una curva vera e propria, tale cioè che, a causa del suo raggio alquanto ridotto, limiti la visuale, poichè così è logico comportarsi ogni qualvolta non sia consentita una sufficiente visibilità della strada per un certo tratto; in ogni altro caso, invece, supera i veicoli che meno velocemente percorrono la stessa strada, con la convinzione di fare cosa più che lecita, usando, naturalmente, in questa delicata manovra, le cautele e le modalità dettate dal citato art. 26, al 1° capoverso.

A nostro modo di vedere, chi segue questa linea di condotta è l'automobilista medio e normale, il quale, facendo ciò, agisce in perfetto ossequio delle vigenti disposizioni di legge in materia di circolazione automobilistica.

VARIE

L'Arte italiana.

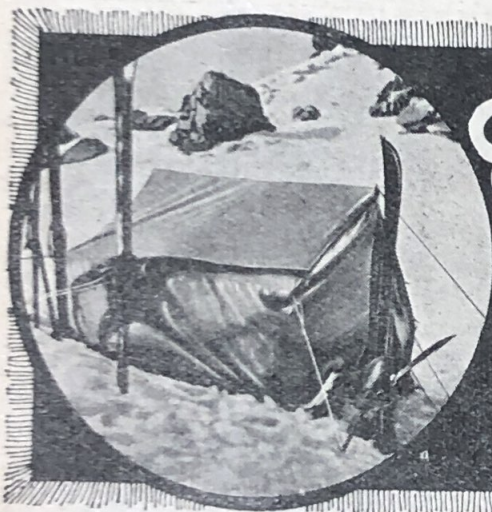
Con questo titolo, Mary Pittaluga, libero docente di Storia dell'Arte presso l'Università di Firenze, ha pubblicato, per i tipi dell'editore Le Monnier (Firenze, 1937-XV, pag. 372 in 8º: L. 25), il 1º volume di un manuale per i Licei, comprendente nozioni generali sull'arte classica e la storia dell'arte italiana dalle origini alla fine del Trecento, documentata da un gran numero di nitidissime illustrazioni, che rendono il volume esteticamente attraente, a prescindere dal suo valore sostanziale. Il quale non è davvero trascurabile dal punto di vista didattico, presentando requisiti di chiarezza e di ordine e riuscendo assai bene a conseguire il fine assegnato alla storia dell'arte nelle scuole classiche, che è essenzialmente quello di illuminare la vita e la storia dei tempi e dei popoli a cui si riferisce.

« Batterie alpine ».

Il Ten. Col. Giuseppe Molinari, che nel fascicolo di novembre ha ricordato il cinquantenario dell'Artiglieria Alpina, rievoca cinquant'anni di battaglie di sacrifici e di glorie della specialità in un volume di 200 pagine, illustrato riccamente da 80 riproduzioni fotografiche su carta patinata fuori testo, disegni e schizzi nel testo, copertina a colori. Edito a cura del 10º Reggimento Alpini e dell'Associazione Arma Artiglieria, il volume si vende al prezzo di copertina di L. 10; eccezionale per i Soci della C. T. I., L. 7. In vendita presso il 10º Regg. Alpini (Via Crociferi, 44, Roma, C.C. postale 1/17295, intestato all'Associazione Nazionale Alpini).

La pubblicità di una grande Casa italiana.

La pubblicità di una grande Casa italiana è il titolo di un sontuoso volume in grande formato, superbamente impresso in Milano coi tipi del Bertieri, maestro autentico di arte tipografica. Il volume illustra l'attività pubblicitaria di una notissima ditta, che è poi la Campari, dalle sue prime espressioni fino al giugno 1936. Le mille e più riproduzioni iconografiche in nero e le 32 tavole a colori fuori testo sono la rappresentazione avvincente di un'attività che, attraverso quasi mezzo secolo, ebbe a collaboratori pittori di fama e disegnatori originali, come Aleardo Villa, Tallone, Cappiello, Enrico Sacchetti, Dudovich, Nizzoli, Sinopico, De Pero, e scrittori e poeti di primo ordine.

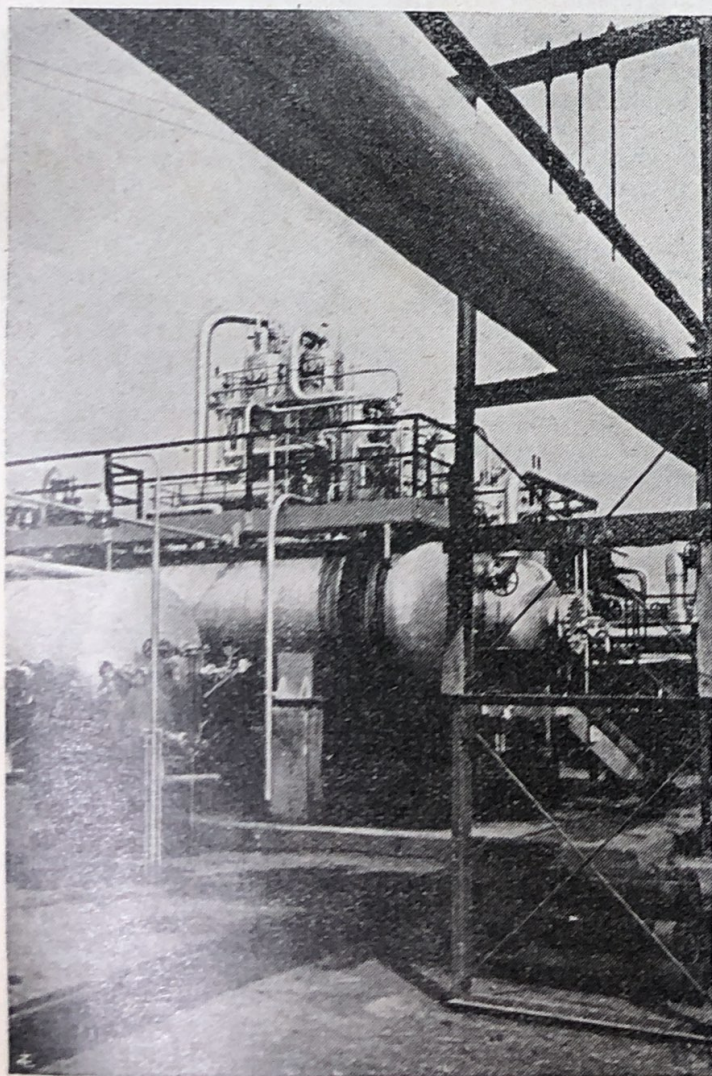
Il testo è di Mario Ferrigni, il quale ha commentato criticamente il copioso materiale illustrativo in una prosa lucida e vivace, che si legge con piacere vivissimo.

La più moderna raffineria del Mondo.

L'11 novembre si è inaugurato in Napoli un grande stabilimento destinato ad imprimere un impulso decisivo alla giovanissima industria italiana dei petroli: la Raffineria di Napoli della Vacuum Oil Company.

Costruita in tempo di sanzioni, superando non lievi difficoltà per l'approvvigionamento dei materiali, questa città d'acciaio che si erge nel più incantevole Golfo del mondo, rappresenta un poderoso contributo dato dall'industria privata ai principî di autarchia economica dettati dal Duce.

Gli impianti occupano una superficie di 250.000 mq. e comprendono 27.000 mq. di strade, nonchè una linea ferroviaria di raccordo lunga 1767 metri.

UN CARATTERISTICO ANGOLO DELLA RAFFINERIA

Sono in funzione 358 motori elettrici e 254 pompe. I 200 serbatoi dell'impianto hanno una capacità complessiva di oltre 200.000 mc. Ben 150 km. di tubazioni varie e 4 km. di un oleodotto che si prolunga fino al mare, percorrono in ogni senso l'area dello stabilimento.

[illegible]SERBATOI DEI REAGENTI PER IL PROCESSO «CLEAROSOL».

Ogni anno vi potranno essere trattate 250.000 tonnellate di prodotto greggio, ciò che rappresenta un notevole aumento del tr ffico del porto di Napoli. La produzione media giornaliera di benzina sarà di circa 265.000 litri, ma gli impianti sono capaci di elevarla a 400.000.

La nuova grande Raffineria, possedendo il primo esemplare di un nuovissimo impianto di pirogenazione, produce, oltre alla benzina per motori e ai lubrificanti, anche benzina speciale per aviazione, petrolio, gasoil, olio combustibile, paraffina, bitumi ed altri sottoprodotti.

I grandiosi impianti comprendono anche le sedi delle opere assistenziali.

La Raffineria di Napoli è strettamente collegata alla potente Socony-Vacuum Oil Company di New York, ma costituisce una grande affermazione dell'industria italiana nello sforzo che tende alla indipendenza dell'economia nazionale.

Somalia italiana.

L'Unione Editoriale d'Italia pubblica una collezione di dodici volumi dal titolo *I Commentari dell'Impero*, per illustrare la recente conquista etiopica in ognuno dei suoi peculiari aspetti. A caratterizzarne l'importanza basta elencare i titoli dei dodici volumi e il nome dei rispettivi autori: Gen. G. BOLLATI: *La Somalia Italiana;* Gen. G. DEL BONO: *Da Assab ad Adua;* Gen. C. CESARI: *Orme d'Italia in Africa;* Gen. FETTARAPPA SANDRI: *Le unità e i capi;* Col. V. VARANINI: *L'Abissinia nei suoi aspetti geografici ed economici;* Magg. A. TOSTI: *Le Operazioni in Africa Orientale;* Dott. D. DEL PRATO: *Il conflitto con la Società delle Nazioni;* Dott. L. VILLARI: *I precedenti politici del conflitto;* Dott. G. PISTOLESE: *L'A. O. fra l'economia di ieri e quella di domani;* Com. A. GINOCCHIETTI: *La R. Marina in A. O.;* Ten. Col. C. PREPOSITI: *L'opera dell'aviazione in A. O.;* Ten. Col. F. SERRA: *La conquista integrale dell'Impero.*

Sono finora usciti i due primi volumi, ciascuno al prezzo di L. 10. L'intera collezione è offerta per L. 100 in contanti e per L. 120 con pagamento a rate di L. 20 ciascuna.

Ai Soci della C.T.I. è concesso uno sconto speciale del 10% sia per i singoli volumi, sia per la sottoscrizione rateale alla intera collezione. Indirizzare le richieste alla Unione Editoriale d'Italia - Casella Postale 129 - Roma.

La Triennale delle Terre italiane d'Oltremare.

Questa grande manifestazione imperiale, voluta dal Capo del Governo, è destinata ad essere una completa, vasta e significativa rassegna delle conquiste del genio, dell'eroismo, del lavoro e della produzione italiana nelle nostre colonie d'Africa.

L'Esposizione sorgerà a Napoli, avrà carattere permanente e sarà inaugurata nel 1939-XVII. Seguiranno altre edizioni periodiche ogni tre anni.

Destinata ad assurgere al valore di una sintesi panoramica delle infinite energie che la volontà fascista ha convogliato e convoglia, per porre la Nazione sul piano dell' Impero, questa Mostra consterà di una serie di padiglioni permanenti, suddivisa in varî settori secondo tre specifici criteri di massima: *storico*, per tutta la vasta materia riguardante il nostro glorioso passato d'espansione mondiale e coloniale, antico e recente; *geografico*, per i diversi Governi coloniali (Libia, A.O.I., Egeo, Tien-Tsin); *merceologico-scientifico*, per tutto il complesso della produzione, dell'attività economica e delle ricerche, sia in colonia che in Italia.

Il ciclo delle Mostre storiche è destinato a riallacciare idealmente il primo Impero di Roma col Secondo Impero Fascista, attraverso la *Mostra della Romanità*, la *Mostra delle Repubbliche marinare*, la *Mostra dei Pionieri e degli Esploratori*, la *Mostra delle conquiste coloniali*. In quest'ultima saranno documentate le prime spedizioni nel Mar Rosso, la penetrazione in Eritrea ed in Somalia, la guerra italo-turca e lo sbarco in Libia e nelle Isole dell'Egeo, la riconquista fascista della Quarta Sponda per conchiudersi, come s'è detto, nella rievocazione della epica spedizione in A. O. e della fondazione dell'Impero.

Quasi a sottolineare il significato universale della Rivoluzione delle Camicie Nere sorgerà, a fianco della Mostra delle Conquiste, la Mostra del Partito.

Alle Forze Armate sarà dedicata una apposita mostra, mentre un altro padiglione raccoglierà l'insieme dell'attività sanitaria, igienica, profilattica, scientifica, ecc., svolta nell'Africa Italiana.

Nelle mostre intitolate ai varî Governi coloniali e raggruppate nei padiglioni della Libia, dell'Egeo e dell'Etiopia saranno sistemate le documentazioni della messa in valore e delle opere ivi attuate.

Di fianco a queste mostre sorgeranno villaggi indigeni, destinati a mostrare al pubblico le diverse particolarità etnologiche presentate con decoro e fedeltà.

Il complesso delle mostre economiche è destinato a raccogliere ed esporre i risultati degli studî, delle ricerche, dello sfruttamento della economia agraria e industriale delle Terre dell'Impero, nella loro realtà attuale e nelle prospettive future.

La *Mostra Industriale* inquadrerà l'insieme della produzione industriale nazionale destinata ai nostri possedimenti africani; mentre la *Mostra Agricola* esporrà i prodotti della terra delle colonie, la tecnica delle culture agrarie, zootecniche, forestali, ecc.

La *Mostra dei Lavori Pubblici* documenterà le costruzioni del Regime in Africa; mentre una apposita *Mostra dell'Edilizia Coloniale* esporrà tutto quanto in questo campo si esperimenta, si progetta e si attua.

Tutte le diverse attività dirette e collaterali, pubbliche e private, interessate ai trasporti e alle comunicazioni saranno raccolte in una mostra *ad hoc*, mentre i problemi connessi al Turismo disporranno di uno speciale padiglione (*Mostra del Turismo*).

Quanto si attua e si tenta nel campo scientifico per la messa in valore del sottosuolo coloniale, specie dal punto di vista geologico-minerario, sarà mostrato in un *Padiglione delle Ricerche*.

L'arte e la cultura saranno presenti con una *Mostra d'Arte* ed una *Mostra del Libro e del Giornale* coloniali.

La *Mostra della Civiltà Cristiana* sarà una completa rassegna della penetrazione cattolica nel Continente Nero.

L'Ente della Esposizione intende prossimamente bandire una serie di concorsi per lavori scientifici, economici, letterari, tecnici, cinematografici, riguardanti le nostre colonie, e studiare altre iniziative da prendere.

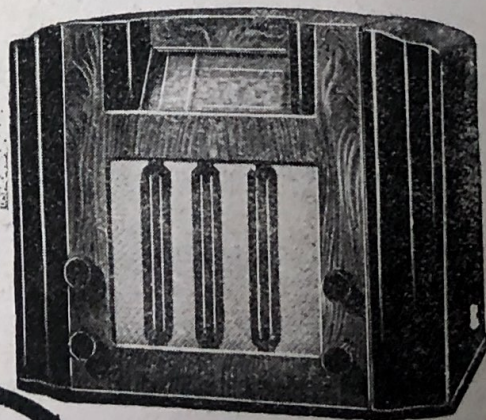
L'Esposizione sorgerà, come è noto, a Fuorigrotta e si estenderà su una superficie di 1.100.000 metri quadrati. Conterrà circa 31 padiglioni per le varie mostre, oltre ai villaggi indigeni e al parco dei divertimenti, con una superficie coperta di costruzioni di 120.000 metri quadrati, di cui 400.000 destinati a piazzali e giardini.

Si può, inoltre, calcolare, in linea approssimativa, che per l'allestimento della Esposizione saranno impiegati oltre un milione di giornate-operai.

Il centenario di un grande Lanificio.

Il Lanificio Marzotto di Valdagno ha ricordato il centenario della sua fondazione (1836) pubblicando un bel volume in 8° di 296 pagine in rotocalco, illustrato da suggestive fotografie. Utile rievocazione della storia di un'industria, che nell'ultimo secolo assurse dal telaio a mano alle più complesse applicazioni meccaniche.

Di particolare importanza la descrizione e la raffigurazione delle grandiose opere assistenziali realizzate a vantaggio del personale dirigente e delle maestranze, dalle ville per i capi dell'industria al quartiere di villette per gli operai, dal campo sportivo agli asili per l'infanzia e la maternità, dagli edifici scolastici alla Casa del Balilla, dal Dopolavoro alla Scuola di Musica, dalla Casa di riposo all'ambulatorio, alla poliambulanza, alla colonia alpina, alle aziende agricole che assicurano i rifornimenti alla popolazione operaia; il tutto sistemato in perfetta coordinazione in una specie di città assistenziale, che può servire di esempio e di emulazione.

C.G.E. 461
SUPER 5 VALVOLE PER ONDE CORTE, MEDIE, LUNGHE CON SELETTIVITÀ VARIABILE
Mobile da tavolo di elegante linea moderna adatto anche per ambienti di lusso e realizzato in due diversi modelli rispettivamente in noce e radica, ovvero in palissandro e madrona / Scala tricroma in cristallo illuminata per diffusione con l'indicazione delle stazioni emittenti suddivise per nazioni, graduazione in lunghezze d'onda e segnalazione luminosa della gamma.
Comando di sintonia demoltiplicato / Regolatore di tono e di selettività / Regolatore di volume / Interruttore di alimentazione / Commutatore di gamma e fono / Presa per fonografo.
Altoparlante elettrodinamico di elevata sensibilità e di alto rendimento acustico / Potenza indistorta di uscita: 4 watt ottenuti mediante l'adozione del nuovo tetrodo a fascio 6L6g.
6 circuiti accordati / Controllo automatico di sensibilità / Trasformatori di media frequenza con nuclei ferromagnetici / Alimentazione in corrente alternata per 8 differenti tensioni.
PREZZO L. 1340
VENDITA ANCHE A RATE
(Valvole e tasse governative comprese - Escluso l'abbonamento alle radioaudizioni)
CGE

Rinnovate l'abbonamento a LE VIE D'ITALIA

prima del **31 dicembre 1937** se volete pagarlo al prezzo ridotto di

L. 22,50

Dopo tale data, l'abbonamento aumenterà a L. **25,50.**

●

Usate, per rinnovare l'abbonamento alla Rivista, il presente modulo di conto corrente postale, ma prima di compilarlo leggete nella **"VITA DELLA CONSOCIAZIONE,,** di questo numero:

Una proroga desiderata

●

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938

Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di Allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì .... 193 ..

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Bollo a data dell' Ufficio accettante

N. ....

del bollettario ch. 9

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ....

Lire ....

(in lettere)

....

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

nell'Ufficio dei Conti di MILANO.

Firma del versante

Addì .... 193 ..

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Bollo a data dell' Ufficio accettante

Cartellino numerato del bollettario di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Amministr. delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI C/C POSTALI

Ricevuta di un versamento

di L. ....

Lire ....

(in lettere)

....

eseguito da ....

....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì .... 193 ..

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Tassa di L. ....

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell' Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato e numerato.

Trasmetto l'importo di L. ....

per la seguente combinazione:

SOCI VITALIZI:

Importo del solo abbonamento a "LE VIE D'ITALIA" per il 1938 . . .	L. 22.50
Importo abbonamento cumulativo per il 1938 "LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE DEL MONDO"	" 70.00
Scelgo il premio N.	" 10.00

SOCI ANNUALI:

Quota annuale per il 1938	L. 22.20
Quota annuale e abbonamento a "LE VIE D'ITALIA" per il 1938	" 44.70
Quota annuale e abbonamento cumulativo per il 1938 "LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE DEL MONDO"	" 92.20
Scelgo il premio N.	

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI

N. .... dell'operazione

Dopo la presente operazione

il credito è di L. ....

Il Capo dell'Ufficio

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un C/C postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I Bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma **possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.**

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

TASSA PER I VERSAMENTI

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.** Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.	**50,—**	**tassa L. 0,15**
» » »	100,—	» » 0,20
» » »	500,—	» » 0,40
» » »	1000,—	» » 0,60
» » »	5000,—	» » 1,—
» » »	10000,—	» » 2,—

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e il numero di tessera. Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette alla Consociazione Turistica Italiana la fascetta indirizzo con cui si ricevono le pubblicazioni.

TAGLIARE IN QUESTO SENSO SEGUENDO LA LINEA PUNTEGGIATA

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse al Touring è quello del **CONTO CORRENTE POSTALE:** **per valersene, basta staccare l'unito bollettino, compilarlo e consegnarlo ad un qualunque Ufficio Postale assieme al denaro.**

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIII - NUMERO 12 DICEMBRE 1937 - XVI E. F.

SCAVO E RESTAURO DI MONUMENTI ROMANI
NEL BIMILLENARIO DI AUGUSTO

Il bimillenario della nascita di Augusto, fondatore dell' impero, che si è iniziato il 23 settembre scorso, sarà celebrato in Italia, come è ormai d'uso fra noi, non tanto con vane retoriche elucubrazioni, quanto con opere degne del personaggio che si intende onorare, e sopratutto tali che segneranno un incremento del patrimonio ideale e culturale della nazione. Non soltanto perciò la Mostra Augustea della Romanità avrà servito a costituire in Roma una raccolta di primissimo ordine, quale nessun'altra città o museo al mondo potrà vantare eguale, da servire allo studio della civiltà romana in tutti i suoi aspetti e nelle memorie da essa lasciate in tutte le provincie dell'impero, ma altresì una serie di lavori di esplorazione, di restauro, di sistemazione, condotti intorno a monumenti romani superstiti delle varie regioni d'Italia, contribuirà a mettere in maggior valore, da un punto di vista archeologico e turistico insieme, tali monumenti, e allo stesso tempo anche in molti casi guiderà a risolvere o a prospettare problemi interessanti la storia, l'arte, l'istessa civiltà antica della nostra penisola.

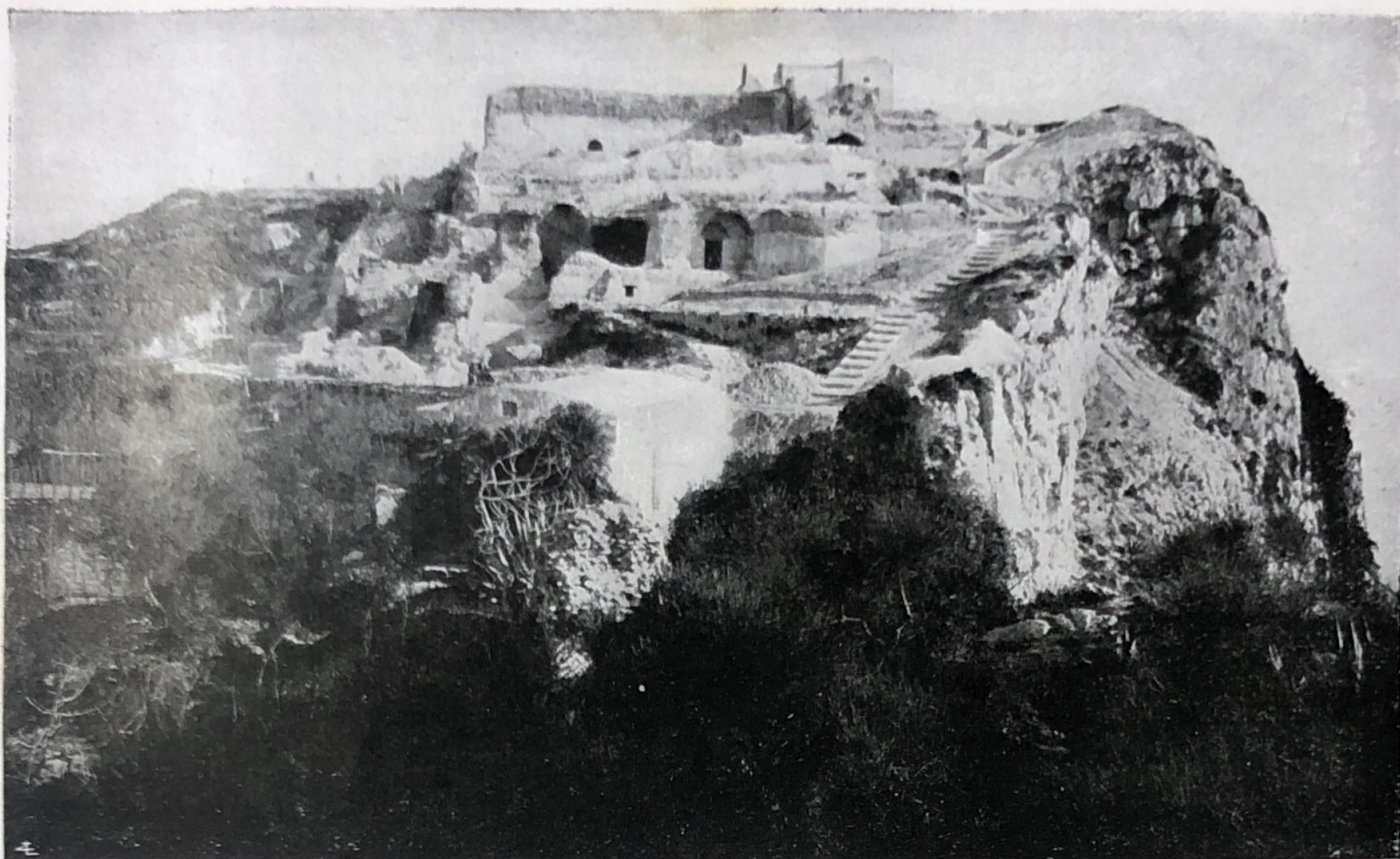
Scopo di questo scritto è quello di ricordare e illustrare brevemente i più importanti di questi lavori, fatta eccezione per quelli cui si attende a Roma (principali il recupero e la ricostituzione dell'Ara Pacis e la sistemazione del Mausoleo di Augusto) che da soli meriterebbero più ampia e particolareggiata illustrazione. Alcuni dei lavori qui menzionati

AREZZO - FRONTE DELL'ARA RINVENUTA PRESSO PIAZZA DI PORTA COLCITRONE, CON LA FIGURAZIONE DELLA LUPA E DEI GEMELLI SOTTO IL FICO RUMINALE. *(Fot. del R. Museo Archeol., Firenze)*

VELLETRI - RUDERI DELLA VILLA ROMANA A S. CESAREO, NELLA QUALE SI DEVE PROBABILMETE RICONOSCERE LA VILLA DEGLI OTTAVI, DOVE AUGUSTO FU EDUCATO NEI PRIMI ANNI DELLA SUA FANCIULLEZZA. (*Fot. Bianchini*)

sono stati già compiuti, i più sono in corso di esecuzione, ad altri infine si deve ancora mettere mano: comunque, anche dalla semplice loro elencazione apparirà quale cospicua somma di attività archeologica ed artistica, quale mirabile entusiastico consenso, materiale e morale, la fausta ricorrenza ha suscitato da parte delle pubbliche amministrazioni: Stato, provincie, comuni, e in qualche caso anche da parte del mecenatismo privato.

Dove esistevano monumenti strettamente e direttamente connessi con la vita e con le opere di Augusto, era naturale che ad essi particolarmente si rivolgessero le prime cure: ma come, celebrando Augusto nella mostra di Roma, si è voluto porre in rilievo che la figura di lui sta al centro di tutta la storia di Roma, come quella che, chiudendo e riassumendo il faticoso travaglio della formazione della potenza romana, segna il momento in cui e da cui questa potenza si diffonde nel mondo, tutto questo improntando della sua civiltà, così era giusto e naturale che là dove non fossero monumenti augustei, l'attenzione si rivolgesse ai monumenti romani in genere, testimoni anch'essi sia pure indirettamente, della grande e feconda opera compiuta da Augusto fondando su salde e ben ordinate basi l'impero di Roma.

Fra i luoghi più specialmente legati con Augusto sono da annoverare, non v'ha dubbio, se si faccia eccezione di Roma, l'agro veliterno e la Campania. Una tradizione raccolta anche da Svetonio, che pure testimonia esplicitamente che Augusto nacque in Roma sul Palatino, poneva il luogo dove il primo imperatore era venuto al mondo a Velletri, nell'avita casa della *gens Octavia*. E' molto probabile che la tradizione fosse sorta nella stessa Velletri per un naturale senso di orgoglio dei suoi abitanti: ma qualunque ne fosse il valore, certo è che Velletri fu la culla della *gens Octavia*, la quale aveva quivi una casa in città e una villa nel suburbio immediato di essa, e che a Velletri il futuro imperatore fu educato negli anni della sua puerizia, dalla madre Azia, nipote di Cesare, più che dal padre che lo lasciò orfano a quattro anni. Dove fosse a Velletri la dimora urbana degli Ottavi è difficile dire, nè la tradizione che dà il nome della famiglia a un quartiere della ridente cittadina laziale, può servire a metterci sulla strada. Ma che il suburbano degli Ottavi sia da identificare nei ruderi di villa romana a San Cesareo, poco fuori della Velletri odierna, è assai probabile. Le rovine superstiti, che indicano l'esistenza di un fabbricato per abitazione, di ninfei, conserve d'acqua ecc., mostrano un primo periodo di vita della villa proprio alla fine della repubblica, e un secondo nel secondo secolo dell'impero: il rinvenimento di una testa di Augusto, la posteriore localizzazione del culto di S. Cesareo, unitamente ai dati cronologici, fanno ritenere l'identificazione come molto probabile. Grandemente opportuna pertanto e speriamo feconda di risultati, sarà l'esplo-

CAPRI - LA « VILLA JOVIS », DIMORA PREDILETTA DELL'IMPERATORE TIBERIO, SAPIENTEMENTE COSTRUITA SULL'ESTREMO PICCO ORIENTALE DELL'ISOLA. *(Fot. R. Soprintendenza, Napoli)*

razione della villa, non mai metodicamente condotta in passato, che la R. Soprintendenza alle Antichità del Lazio e l'amministrazione civica di Velletri hanno concordemente deciso di compiere in occasione dell'attuale ricorrenza.

La Campania raccolse l'ultimo respiro del più che settantenne imperatore, e offrì a lui più volte il riposante albergo delle sue marine lucenti, delle sue dolci pingui campagne. Che Augusto morisse non propriamente a Nola, ma nel suburbano di Nola, di proprietà imperiale, e precisamente nella parte di questo suburbano che corrisponde alla moderna Somma Vesuviana, è recente ipotesi di M. Della Corte: comunque essa ha indotto l'amministrazione di questo comune ad eseguire nella località ricerche, le quali hanno ricondotto in luce resti anche notevoli di antiche costruzioni; non si può dire peraltro che la questione sia stata ancora chiarita e l'ipotesi accertata. D'altronde la Campania conserva molti ed insigni monumenti che richiamano vivamente agli occhi ed alla mente Augusto e l'età che fu sua: l'attività organizzativa marinara di Agrippa, le dimore predilette dell'imperatore e dell'alta società del suo tempo, il dolcissimo canto di Virgilio.

L'opera della Soprintendenza alle Antichità di Napoli si è rivolta ad essi con particolare attenzione già da qualche anno a questa parte, ottenendo risultati scientificamente e monumentalmente cospicui.

Sulla terrazza superiore dell'acropoli di Cuma

LA GROTTA DI COCCEIO, FATTA SCAVARE DA AGRIPPA PER METTERE IN COMUNICAZIONE COL MARE TIRRENO IL LAGO D'AVERNO, DA LUI TRASFORMATO IN PORTO PER LA FLOTTA MILITARE DI MISENO. *(Fot. R. Soprintendenza, Napoli)*

BAIA - L'INTERNO DEL COSIDDETTO « TEMPIO DI MERCURIO », SALA TERMALE DI FORMA CIRCOLARE DI M. 21.59 DI DIAMETRO, CON VOLTA A CUPOLA ED OCCHIO CIRCOLARE NEL MEZZO. *(Fot. R. Soprintendenza, Napoli)*

è stato esplorato il tempio detto di Giove, greco nella sua originaria costruzione, ma completamente rifatto in età augustea, e più tardi, tra il V e il VI sec. d. C., incorporato in una basilica cristiana, che va annoverata fra le più antiche e caratteristiche costruzioni paleocristiane della Campania. Sotto la stessa acropoli è stata liberata dalla terra una grandiosa galleria, che per una lunghezza di 180 m. attraversa da oriente ad occidente il colle, costituendo la diretta necessaria continuazione della galleria di Cocceio, aperta da Agrippa per mettere in comunicazione col mare il lago di Averno, trasformato in porto militare per la flotta di Miseno. Per un momento si pensò che in questa galleria si dovesse riconoscere l'antro della Sibilla, cantato da Virgilio e descritto da un ignoto autore cristiano del IV sec., ma ulteriori ricerche hanno invece portato alla scoperta di un'altra galleria, pure sotto la stessa acropoli di Cuma, ma parallela al ciglio della roccia, nella quale non v'ha dubbio ormai che si debba identificare l'antro famoso dove Enea udì il vaticinio della potenza romana: scoperta questa fra le più insigni, sotto ogni riguardo, di questi ultimi anni.

A Baia, luogo preferito di soggiorno dei ricchi romani dell'ultimo periodo repubblicano, sono state restaurate le sale termali note col nome di *Tempio di Mercurio*, *Tempio di Venere*, ecc. La prima particolarmente, ai cui lavori si è fatto fronte col generoso contributo dell'architetto francese G. Chédanne, ha ormai definitivamente consolidata la sua cupola, la prima di tal genere nell'architettura romana, ché essa, de-

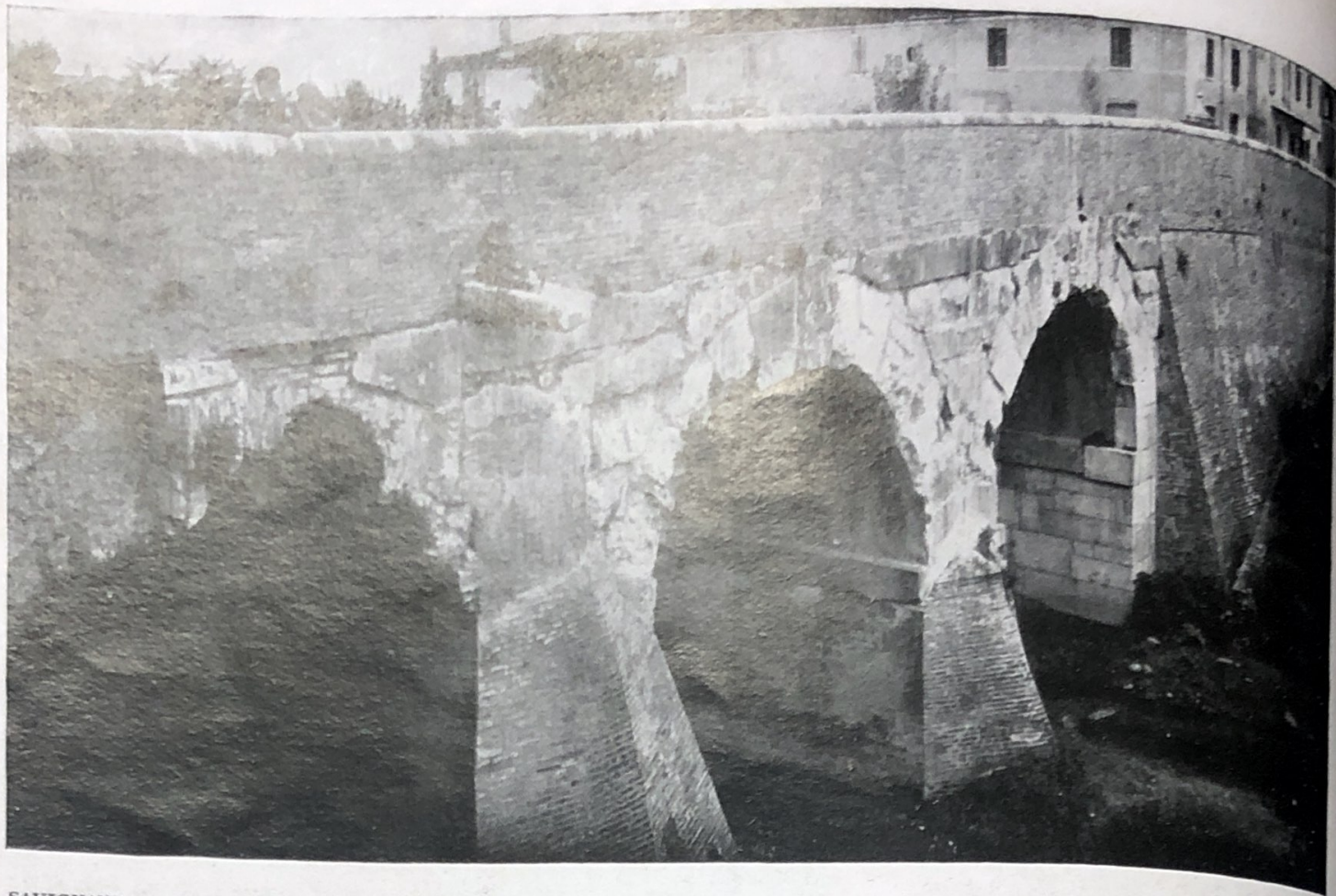
RIMINI - L'ARCO DI AUGUSTO, AI CUI LATI I RECENTI LAVORI HANNO RIMESSO IN LUCE DUE TORRI POLIGONALI E TRATTI DELLE MURA URBANE. STATO DEI LAVORI AL 21 SETTEMBRE 1937. *(Fot. R. Soprintendenza, Bologna)*

gli ultimi tempi della repubblica o dei primi dell'impero, ci riporta più di un secolo indietro alla cupola del Pantheon, che è di costruzione adrianea. E' ora in corso la sistemazione di tutti gli edifici monumentali entro un ampio suggestivo parco.

A Capri, che Augusto amò con particolare favore (egli se l'era fatta cedere dai Napoletani in cambio dell'isola d'Ischia) e dove egli cercò più volte riposo alle sue fatiche fino nell'estate del 14 d. C., poche settimane prima della morte, è stata completamente esplorata e studiata la *Villa Jovis*, la residenza prediletta del successore di Augusto, Tiberio: la leggenda popolare parla qui delle sanguinose follie dell'imperatore, ma quale che sia la sua veridicità e quali le sue indubbie esagerazioni, certo è che la villa ci dimostra una delle più sapienti e perfette sistemazioni edilizie di uno dei più meravigliosi luoghi che la natura abbia dato all'Italia ed al mondo.

CUMA - IL VANO IN FONDO ALL'ANTRO DELLA SIBILLA, LUNGA GALLERIA SCAVATA NELLA ROCCIA, PARALLELA AL CIGLIO DELLA COLLINA. QUI VIRGILIO FA VATICINARE AD ENEA LE FUTURE GLORIE DI ROMA. *(Fot. R. Soprint., Napoli)*

Dai luoghi della vita di Augusto a quelli segnati dalla sua feconda attività costruttrice e restauratrice: l'Italia, travagliata per quasi un secolo dalle guerre civili, trovava finalmente con Augusto non soltanto la pace, ma quelle saggie provvidenze che, mentre da un lato ne risanavano le ferite e i danni sofferti, ne sospingevano d'altro canto l'unificazione nazionale: di qui il restauro e la sistemazione delle grandi vie consolari, di qui la fondazione di colonie e il loro sviluppo economico e edilizio. Augusto volle che ognuno dei generali che sotto di lui avevano celebrato il trionfo, assumesse a sue spese il riattamento di una delle maggiori strade che congiungevano Roma con le varie parti

FANO - L'ARCO DI AUGUSTO, COME SI PRESENTA DOPO I LAVORI DI SISTEMAZIONE, CON I DUE FORNICI LATERALI INTERAMENTE LIBERI, IL PIANO STRADALE ABBASSATO E LA FACCIATA DELLA CHIESA ARRETRATA. *(Fot. A. Euserbi, Fano)*

SAVIGNANO AL RUBICONE - IL PONTE ROMANO DI ETA' AUGUSTEA.

(Fot. R. Soprintendenza, Bologna)

SPELLO - UNA DELLE DUE TORRI POLIGONALI, DETTE DI « PROPERZIO », CHE FIANCHEGGIANO LA « PORTA DI VENERE ». IN OCCASIONE DEL BIMILLENARIO AUGUSTEO LE TORRI VERRANNO LIBERATE DALLE CASE CHE VI SONO STATE COSTRUITE A RIDOSSO.

(Fot. Alinari)

della penisola: a sè riserbò la Flaminia, da Roma a Rimini, là dove era cominciata la marcia liberatrice del suo grande prozio, Cesare. Lungo la Flaminia pertanto il ricordo di Augusto è più che mai vivo, e lungo di essa il bimillenario della sua nascita riporterà nel dovuto onore o salverà da rovina monumenti insigni: il ponte di Narni sul Nera, che sarà opportunamente consolidato nelle pile superstiti, pericolanti per l'azione delle acque del fiume, le mura di Fano, l'arco di Rimini.

Fano, sorta a nuova vita mercè la deduzione di una colonia di veterani da parte di Augusto, fu da questi circondata di mura, ancora per larga parte superstiti; all'imperatore fu dedicata, a ricordo dell'opera, una delle porte della città, che più tardi ebbe da Costantino modifiche ed aggiunte. Monumento notevole storicamente ed artisticamente, la porta si presentava fino ad ora con uno dei piccoli fornici laterali chiusi, e l'altro in parte ostruito dalla facciata della chiesa di S. Michele; l'interramento della base e l'eccessiva altezza della soprastruttura della facciata di questa chiesa toglievano inoltre a tutto l'insieme una gran parte del suo effetto. Per quanto si è potuto, il monumento è stato liberato e ricondotto al decoro che gli conveniva.

I lavori per l'isolamento dell'arco di Rimini, alzato nello stesso anno 27 a. C., che

AOSTA - LA SCENA E LA CAVEA DEL TEATRO ROMANO SCAVATE E RESTAURATE. *(Fot. G. Brocherel, Novembre 1937)*

si può considerare l'*annus natalis* dell'impero, hanno rivelato che anche esso nacque come porta della città, e non come un vero arco onorario isolato; anch'esso infatti era collegato con le mura urbane, ed era fiancheggiato da due torri a pianta poligonale.

Pure il vicino ponte sul Marecchia, iniziato da Augusto e compiuto da Tiberio, è stato esplorato nelle sue strutture, sopratutto nella parte di esse sottostanti al pelo dell'acqua corrente, rivelando particolarità costruttive degne di nota.

Non meno interessanti, sotto questo stesso aspetto tecnico, sono riuscite le ricerche intorno al ponte di Savignano al Rubicone, di età augustea anch'esso, che per essere gettato sopra il fiume, il cui corso è probabilmente da identificarsi con quello del fiume fatale, ci riconduce direttamente al ricordo dell'atto rivoluzionario di Cesare, onde doveva nascere l'impero di Augusto.

Un'altra cerchia di mura urbane, di costruzione augustea, che nella fausta ricorrenza si vedrà restaurata, è quella di Spello, pure colonia di Augusto. Tre porte sono ancora in piedi: i lavori in progetto si rivolgeranno in particolare a quella detta *di Venere* a tre fornici, e fiancheggiata da due torri poligonali, alle quali la tradizione popolare dà il nome di *torri di Properzio*, il poeta augusteo, la cui origine si disputano ancora due o tre cittadine della regione. Tutti questi lavori, oltre al vantaggio immediato che recheranno ai monumenti che ne formano oggetto, serviranno, non v'ha dubbio, a farci meglio conoscere nella pratica attuazione la tecnica e i sistemi di fortificazione urbana in uso al tempo di Augusto, quando Vitruvio dettava di essa e fissava nel suo trattato i precetti teorici.

Città augustea per eccellenza è Aosta, fondata dall'imperatore ai piedi delle Alpi, da lui definitivamente assicurate alla pace di Roma, al punto di partenza delle strade del Grande e Piccolo San Bernardo, da lui stesso regolarizzate e sistemate. Tutto è opera di Augusto ad Aosta: le mura con le sue porte, l'arco probabilmente a lui dedicato, il teatro. Quest'ultimo è stato particolarmente preso ad oggetto per i lavori del bimillenario, sia per liberare dalle povere costruzioni sortegli vicine, e che lo occultavano per gran parte, il poderoso muraglione esterno, sia per scavare la scena e la cavea appena emergenti della terra. All'opera di liberazione e di sterro è seguita quella di restauro: è stata assicurata la fronte del muraglione, l'elemento pittoricamente più notevole dell'edificio; sono stati ripresi con muratura moderna i muri radiali di costruzione della cavea, alcuni gradini di questa, il muro frontale della scena.

Se l'età di Augusto fu innegabilmente un periodo di fervida attività edilizia in tutta Italia, certo è che assai spesso le opere da essa prodotte subirono nei secoli posteriori, sopratutto nel secondo e nel terzo secolo, profonde trasformazioni ed aggiunte, che in gran parte nascosero gli elementi della costruzione primitiva. Tut-

MILANO - LA GRANDIOSA FACCIATA DELLA BASILICA DI S. LORENZO, VISTA DALLE COLONNE ANTICHE, SUL FINIRE DEL NOVEMBRE 1937. *(Fot. G. Galimberti)*

tavia vi sono casi in cui questa è ancora chiaramente visibile o si può con certezza stabilire mercè le testimonianze epigrafiche.

Sono queste ultime, ad esempio, che hanno riportato all'età di Augusto l'anfiteatro di Lucera, fino ai recenti lavori di esplorazione indicato appena da un avvallamento ellittico del terreno, e che hanno altresì chiarito un punto finora discusso della storia della città: dall'iscrizione dell'anfiteatro è apparso infatti doversi anche Lucera annoverare fra le ventotto colonie dedotte da Augusto in Italia.

Dello stesso periodo, o per lo meno certamente dei primi tempi imperiali, è il teatro di Spoleto, che una provvidenziale opera di scavo e di parziale demolizione degli edifici sovrapposti conta poter presto mettere a lato agli altri già copiosi e interessanti monumenti della bella città umbra, le cui mura videro la fuga di Annibale. In particolare potranno essere liberati dell'edificio, che per la sua ampiezza è uno dei maggiori del genere, tutto l'ambulacro esterno ed i voltoni di sostegno e di accesso alla cavea, in parte visibili sotto il palazzo Ancaiani e sotto il vicino carcere.

MILANO - LA PARTE ABSIDALE DI S. LORENZO, QUASI LIBERATA DELLE CASE CHE LA NASCONDEVANO. *(Fot. G. Galimberti)*

Il fervore di lavori archeologici, suscitato dalla ricorrenza augustea, non poteva naturalmente arrestarsi, come accennavo in principio, là dove di monumenti di Augusto e della sua età non fossero avanzi cospicui: ecco pertanto che l'attenzione in questi luoghi si è rivolta ai monumenti romani in generale, e i risultati sono stati o si annunciano quasi sempre pieni di grandissimo interesse.

In questa serie di lavori il primo posto deve darsi senza dubbio a quelli che si stanno compiendo intorno al complesso monumentale di S. Lorenzo a Milano. Se per la città l'esplorazione e la sistemazione di questo complesso e della zona adiacente ha costituito, ben si può dire per secoli, un problema non soltanto di valore morale, e cioè storico, archeologico, religioso, ma anche di interesse materiale, ricollegandosi con questioni urbanistiche tutt'altro che di secondo ordine, non si può negare che l'argomento non lascia indifferenti nemmeno quanti si appassionano allo studio dell'antichità romana e cristiana in generale: con il S. Lorenzo di Milano, con le sue colonne, con l'edificio principale della chiesa e con le cappelle adiacenti, ancora tutti incerti nell'età in cui sorsero, nella primitiva loro destinazione, nelle loro successive vicende, si ricollegano questioni di arte e di storia che non riguardano solo il complesso in sè, ma si riflettono sui molti monumenti simili per stile e per pianta e per struttura di altre regioni in Italia e fuori. Se dai lavori in corso potrà venir luce sugli elementi ancora dubbi ora accennati, sarà benedetta l'occasione che a tali lavori ha tolto indugi ed ostacoli.

Intanto finora gli sterri e le esplorazioni alle murature della Basilica hanno permesso di accertare la presenza di frammenti di pitture romane, di vasi di terra sigillata, di marmi e di iscrizioni di varie età imperiali, e ci hanno dimostrato che il complesso monumentale è anteriore, con tutta probabilità, al vescovado di S. Ambrogio, e forse si avvicina di molto all'età di Costantino.

AQUILEIA - LE STRUTTURE DI BASE DELLA PORTA SETTENTRIONALE DELL'ANTICA CITTA' ROMANA, RIMESSA IN LUCE SUL FIANCO DELLA STRADA MODERNA CHE VA A UDINE.

I massi imponenti di un grande edificio romano, che avevano fatto la meraviglia dei visitatori dei sotterranei della Cappella di S. Aquilino, si sono ritrovati dovunque in tutte le costruzioni della Basilica e nei dintorni, a confermare l'ipotesi dell'esistenza di un grande edificio imperiale coèvo alle colonne romane, che fu smantellato per costruire la Basilica, e che risalirebbe dunque almeno al III sec. d. C. I lavori, che saranno conclusi nell'anno augusteo, è da ritenere che ci riserbino ancora qualche gradita sorpresa.

Sarebbe certamente assai lungo ricordare, sia pur brevemente, tutte le opere archeologiche cui Stato ed enti locali hanno dato mano, o a cui intendono provvedere nella ricorrenza del bimillenario: non possiamo qui far menzione che delle principali.

Perseguendo nell'impresa della resurrezione di Aquileia, più che

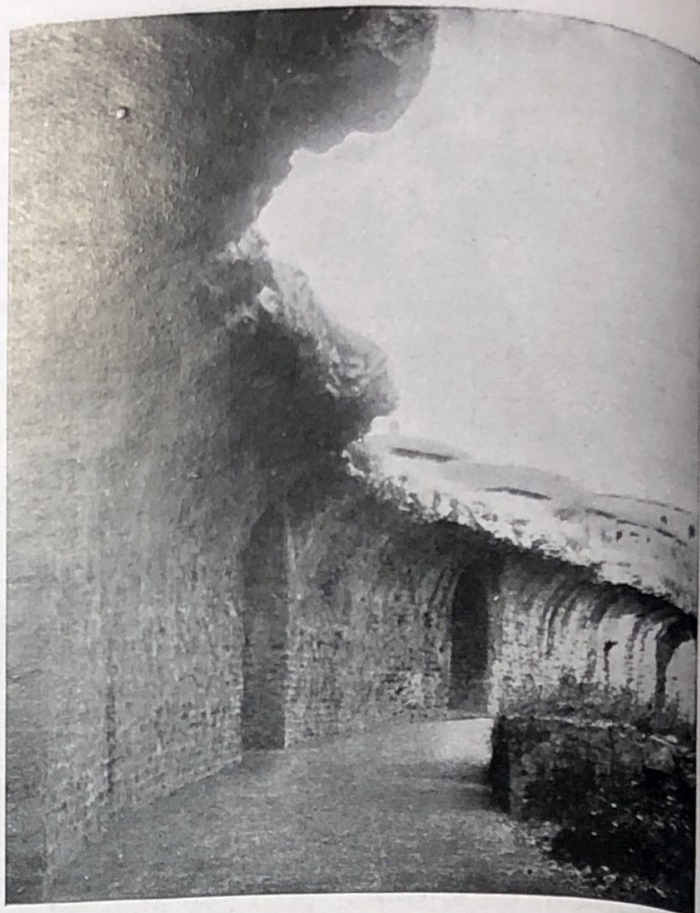
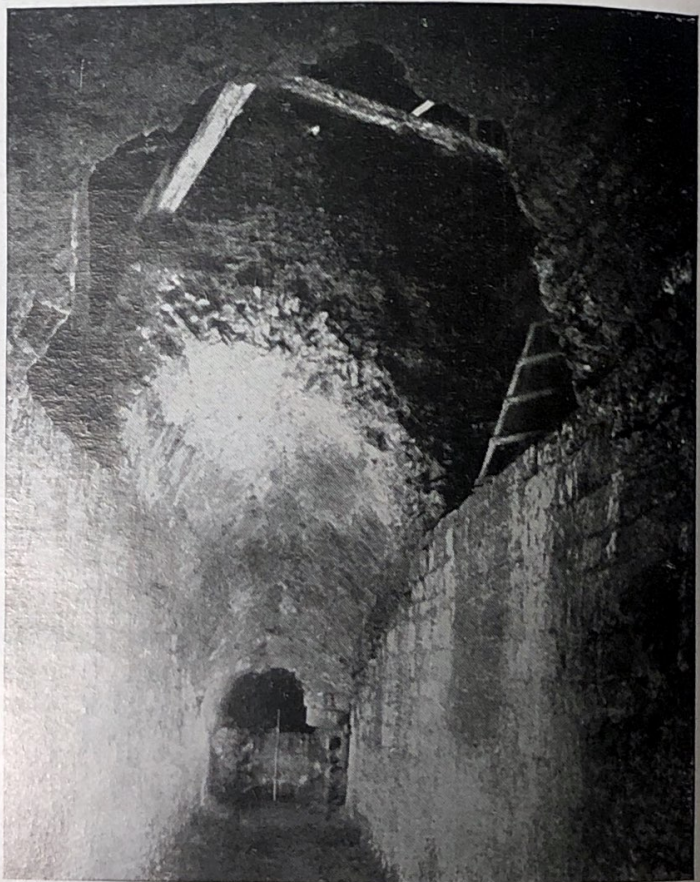
mai sacra al culto degli Italiani dopo la guerra redentrice, l'*Associazione Nazionale per Aquileia* ha intensificato l'esplorazione della città. Tra i monumenti più di recente messi in luce è la porta settentrionale, da cui usciva la via Giulia - Augusta che congiungeva Aquileia con i passi della Carnia, e attraverso questi con il Norico: il tracciato di tale strada coincide esattamente con quello dell'attuale via che va ad Udine.

Alto significato morale deve attribuirsi alla ricognizione e al consolidamento del vallo romano delle Alpi Giulie, la potente opera di fortificazione che sbarrava ai barbari l'accesso orientale della penisola. Di tale opera solo una parte è in territorio italiano, il rimanente essendo compreso nei confini della Jugoslavia. Questa parte i comuni e le provincie di Trieste e di Fiume hanno voluto che in occasione del bimillenario fosse compiutamente esplorata, e protetta dal pericolo di rovina.

In Lombardia è stato già riordinato e aperto al pubblico il museo archeologico di Varese, mentre a Brescia fervono i lavori intorno al Campidoglio, che si vorrebbe sgombrare intieramente dagli edifici moderni e sistemare col foro antistante in tutta la sua imponenza romana.

Nell'Emilia, oltre ai lavori di Rimini già menzionati, sarà proseguito in provincia di Reggio lo scavo di un'antica opera idraulica scoperta nel 1925 in località San Maurizio, ed è in corso la ricostruzione di uno dei più caratteristici monumenti sepolcrali di Sarsina, che è della fine della repubblica o del principio dell'impero.

La Soprintendenza alle Antichità dell'Etruria, in collaborazione con gli enti locali, ha provveduto alla sistemazione dell'anfiteatro di Arezzo, trasportando in locali vicino ad esso il Museo, finora male collocato in piccole stanzette di un vecchio edificio nell'interno della città. L'esplorazione di edifici romani presso la piazza di Porta Colcitrone ha dato d'altro canto, fra altri materiali antichi, una base con la figurazione della lupa con i gemelli entro la grotta del Lupercale: accogliamo il rinvenimento come un auspicio per la scoperta della grotta sotto le pendici del Palatino, là dove si lavora da tempo se non con questo scopo, certo anche con la speranza che la liberazione del colle dalla terra, quivi accumulatasi nei secoli, possa portare alla identificazione del luogo sacro alla memoria delle origini dell'Urbe.

A Firenze e a Fiesole sono state condotte ricerche nei rispettivi teatri, il primo conservato soltanto in alcune sostruzioni della cavea, le cosiddette *burellae*, chiarendone vari elementi della struttura e della disposizione. A Sestino, nell'alta valle del Tevere, sono stati identificati il foro e la curia dell'antico centro municipale; nell'isola di Giannutri è stata esplorata e sistemata la magnifica villa digradante a terrazze sul mare

AREZZO - UNO DEI MEVIANI DELL'ANFITEATRO ROMANO, SUI CUI RUDERI TROVASI OGGI L'EX-CONVENTO DI SAN BERNARDO.

FIRENZE - UNA DELLE « BURELLAE » SU CUI POGGIAVA LA CAVEA DEL TEATRO ROMANO. *(Fot. R. Soprintendenza, Firenze)*

FERENTO (VITERBO) - IL TEATRO ROMANO, COSTRUITO NELLA PRIMA META' DEL PRIMO SECOLO D. CR., EBBE MODIFICHE ED AGGIUNTE IN ETA' SEVERIANA. DIETRO AD ESSO E' STATO RIMESSO IN LUCE UN BUON TRATTO DEL DECUMANO DELLA CITTA'.

che, datata certamente fra il primo e il secondo secolo dell'impero, si pensa abbia appartenuto alla famiglia dei Domizi Enobarbi.

Ad Ascoli lavori di restauro e di consolidamento sono stati eseguiti al ponte di Porta Cappuccina che, se non è di età augustea, non scende molto giù nel primo secolo d. C.

Il comune e l'amministrazione provinciale di

TAORMINA - IL TEATRO, DETTO ERRONEAMENTE GRECO: ESSO E' TUTTO DI COSTRUZIONE ROMANA: IN OCCASIONE DEL BIMILLENARIO AUGUSTEO NE VERRA' CONSOLIDATA LA VASTISSIMA CAVEA. *(Fot. Galifi, Taormina)*

SIRACUSA - UNO DEI VIALI D'ACCESSO ALL'ANFITEATRO ROMANO. *(Fot. R. Soprintendenza, Palermo)*

Viterbo hanno rivolto la loro attenzione rispettivamente il primo al centro archeologico di Ferento e la seconda ai numerosi ponti etruschi e romani della regione. Ferento, che fu la culla della famiglia dell'imperatore Otone, vanta uno dei più bei teatri romani, aperto con la sua cavea verso le pendici boscose dei Cimini; intorno ad esso lo scavo ha allargato la zona monumentale esplorata, riportando in luce un altro tratto del decumano e costruzioni antiche e medioevali allineate lungo di esso. I lavori ai ponti di Bieda, di S. Nicolao e Camillario presso Viterbo, del Marta sotto Tarquinia porranno in uno stato di maggior decoro o salveranno da probabili danni, derivanti dalla vetustà o dall'azione logoratrice delle acque, monumenti degni di notevole interesse anche per l'età cui appartengono e per la prova conclusiva che forniscono di quello che, in fatto di tali costruzioni, i Romani appresero e derivarono dagli Etruschi.

Nella Campania, già largamente ricordata per le opere ai monumenti più propriamente augustei, si è lavorato anche a Literno, sacra al ricordo del primo costruttore della potenza romana nel Mediterraneo, Scipione Africano, il vincitore di Annibale; alcuni avanzi del *Capitolium*, un gran numero di fabbriche lungo il *cardo maximus* e al di fuori della città un lungo suggestivo tratto della via Domiziana sono stati recentemente riportati alla luce.

La Soprintendenza alle Antichità del Bruzio e della Lucania ha ripreso, e si ripromette di condurre a termine, lo scavo e il restauro dell'anfiteatro di Venosa, già iniziati nell'anno oraziano, edificio che per la sua costruzione in opera reticolata deve essere certamente attribuito, almeno nelle sue parti più antiche, ai buoni tempi imperiali.

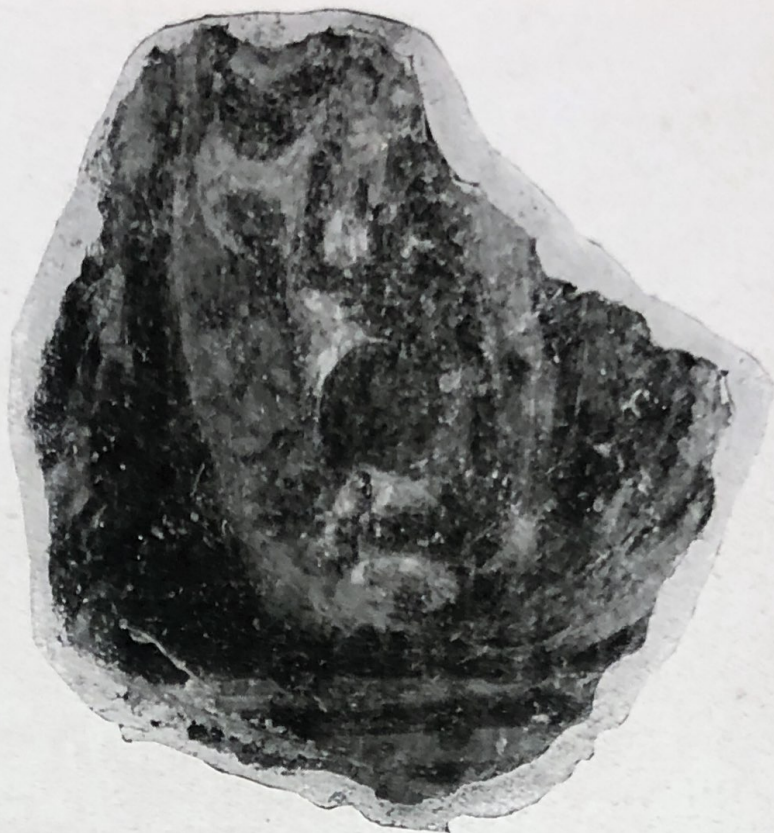
In Sicilia, dove accanto alle più insigni memorie della vita greca dell'isola, non mancano le testimonianze romane, il teatro di Taormina, a torto chiamato comunemente greco, perchè nello stato attuale è tutto di costruzione romana, il teatro di Catania, l'anfiteatro e il ginnasio di Siracusa, l'acquedotto Cornelio di Termini Imerere, il teatro e il cosiddetto ginnasio di Tindari, saranno oggetto di lavori di restauro o di sistemazione o di parziale esplorazione, che ne assicureranno maggior decoro e migliore conservazione.

Parimenti, nella Sardegna si è dietro allo sterro completo e al necessario consolidamento delle strutture dell'anfiteatro di Cagliari, e uno scavo sarà eseguito a Porto Torres, l'antico *Turris Libyssonis*, intorno alle grandiose rovine di terme romane, che il popolo indica col nome di *Palazzo di Re Barbaro*, e dalle quali due mosaici sono sati di recente portati nel museo di Sassari.

Così da un capo all'altro d'Italia la romanità della penisola sarà meglio lumeggiata e meritamente esaltata, anche là dove la presenza e magari la preminenza, da un punto di vista pura-

mente archeologico, di vestigia di altre civiltà aveva fatto finora passare in seconda linea i ricordi e i monumenti romani. Nessun migliore omaggio di questo potrà pertanto essere reso alla memoria dell'imperatore che l'unificazione d'Italia consolidò e promosse vigorosamente, con assicurarle i confini delle Alpi e dandole salda organicità amministrativa, e che, pur fondando l'impero, e chiamando le provincie a partecipare ai beneficî di esso, non sminuì, anzi innalzò la posizione e la funzione dell'Italia e di Roma, fatte centro regolatore e faro di irradiazione della vita e della civiltà del mondo mediterraneo.

PIETRO ROMANELLI

Cfr. anche i seguenti articoli pubblicati ne « Le Vie d'Italia »: *Monumenti bizantini d'Italia*, di C. Cecchelli, nel fascicolo di ottobre 1936; *Restauri a Milano*, di G. Chierici, nel fascicolo di gennaio 1937; *Segni gloriosi di Roma imperiale*, di G. Brusin, nel fascicolo di aprile 1937; *Restauri in Emilia e Romagna*, di C. Calzecchi Onesti, nel fascicolo di giugno 1937.

MILANO - MASCHERA SU UNA PITTURA DEL II SEC. D. CR., TROVATA FRA I FONDAMENTI DELLA BASILICA DI S. LORENZO. *(Fot. Paoletti)*

GIANNUTRI - LA MAGNIFICA VILLA ROMANA DIGRADANTE A TERRAZZE SUL TIRRENO. *(Fot. R. Soprintendenza, Firenze)*

FONTANA SCAVATA IN UN BLOCCO DI PORFIDO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

PER LA CREAZIONE DI UN MUSEO FOLCLORISTICO DELLE ALPI ITALIANE

Se è vero che le condizioni geografiche della nostra catena alpina — e di ogni altro plesso montuoso — considerate nel loro insieme, hanno segnato e segnano tuttora di chiare ed inconfondibili caratteristiche comuni molte e, si può dire, le più importanti manifestazioni di vita dell'uomo abitatore della montagna — è certo, d'altra parte, che proprio alle condizioni naturali di ambiente dobbiamo anche quella grandissima varietà di forme di vita che troviamo in regioni spesso assai ristrette delle Alpi e che invano cercheremmo in zone di collina o di pianura, sia pure molto più estese. E' sempre la stessa voce potente e suadente della Natura, dunque, che detta e impone le leggi-base della vita che si svolge dentro i maggiori corrugamenti montuosi, e quella che dà suggerimenti e consigli perchè l'uomo possa godere dei piccoli e grandi tesori offertigli entro i più ristretti confini del suo *habitat* e, a seconda del dono, sappia plasmare opere e cose. Da una parte, la massiccia figura dell'« alpigiano », del « montanaro », abbozzata dalla gran Madre a tratti larghi e vigorosi, comuni a tutti i figli dell'Alpe; dall'altra, il mosaico quanto mai variopinto e leggiadro di usi e costumi diversi, di cui si completa e s'adorna la vita sua di valligiano, legato al campo e alla casa.

Chi è appena un po' pratico della lettura della carta geografica può trovare conferma e spiegazione a un tempo di quanto s'è detto qui scorrendo un foglio a scala non molto piccola e fermando l'occhio su alcuni degli innumeri bacini idrografici minori, che costituiscono appunto altrettanti *habitat*, altrettante piccole zone di vita umana a sè stanti, limitate tutt'attorno dagli alti crinali di displuvio della montagna. Talora anche l'unico sfocio verso la valle principale che accoglie le acque del torrente è così chiuso in lunghi e profondi corridoi fra pareti o versanti impervî, che il bacino a monte, considerato come sede di vita, appare invero come un'isola, lontana dal resto del mondo alpino che pur la circon-

VECCHIA CASA DI VARENA. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

da, per quella esile fascia di chiaro-scuro che segna sulla carta la zona delle creste inospitali o delle nevi eterne. Analoghe condizioni morfologiche, che chiameremo d'isolamento — sebbene in proporzioni assai meno accentuate — abbiamo nei bacini più ampî, rispetto alle poche sviluppatissime arterie delle Alpi, che vi portano fin dai tempi remoti il soffio vivificatore del progresso e della civiltà dalle regioni verso cui il grande arco montano digrada; e, ancora, per gli altopiani che costituiscono spesso altre zone isolate, per le profonde erosioni delle acque che mordono lo zoccolo su cui poggiano e che ricordano le funzioni difensive dei fossati delle vecchie fortezze.

Occorre appena dire che tali condizioni di isolamento naturale non potevano durare: a ridurne gli effetti, se non a cancellare addirittura ogni loro influenza sullo sviluppo della vita locale, ecco la strada. Vena e insieme arteria, snodandosi per pendii e dentro forre, scavalcando burroni e perforando coste dirupate, mandando punte e tentacoli fin nelle zone più lontane e solitarie, essa sola ha reso possibile — in breve spazio di tempo — quel fenomeno di fusione fra la vita di montagna e la vita di città, per cui oggi — se pure con ritmo ritardato — anche nelle valli più appartate pulsa il cuore della civiltà moderna.

Ma per secoli — forse, qualche volta, per millenni — quelle oasi di vita montana rimasero

CORTILE DI CASA RUSTICA. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

INTERNO DI STANZA. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

immuni da ogni contatto e da ogni contagio: non bastarono a mutarne le caratteristiche essenziali l'accrescimento della popolazione, le nuove condizioni politiche, le coscrizioni militari, gli ordinamenti amministrativi ed ecclesiastici che, sulla carta, tracciavano settori e confini; non bastò — più tardi — neppure la scuola; nulla mutarono le rade visite di scienziati e di turisti, nè quelle dei venditori ambulanti, che portavano per le mulattiere faticose il loro carico di meraviglie, destinate a rimanere tali, prive di vita e di calore com'erano, vicine all'oggetto e all'attrezzo nati lassù dal legno e dalla roccia, e che nella forma ripetevano la saggezza e l'esperienza degli avi. Così, fino a qualche decennio addietro, in quasi tutte le valli minori delle Alpi continuava la vita dei tempi lontani, povera e serena, tutta aderente — nelle sue manifestazioni più varie — ai doni e agli insegnamenti della Natura; senza nuove esigenze, che non fossero quelle dei nonni, senza altro miraggio che non fosse il perpetuarsi di quella vita nel sorriso del bimbo, nel belato dell'agnello, nel saluto del germoglio ad ogni ritorno di primavera.

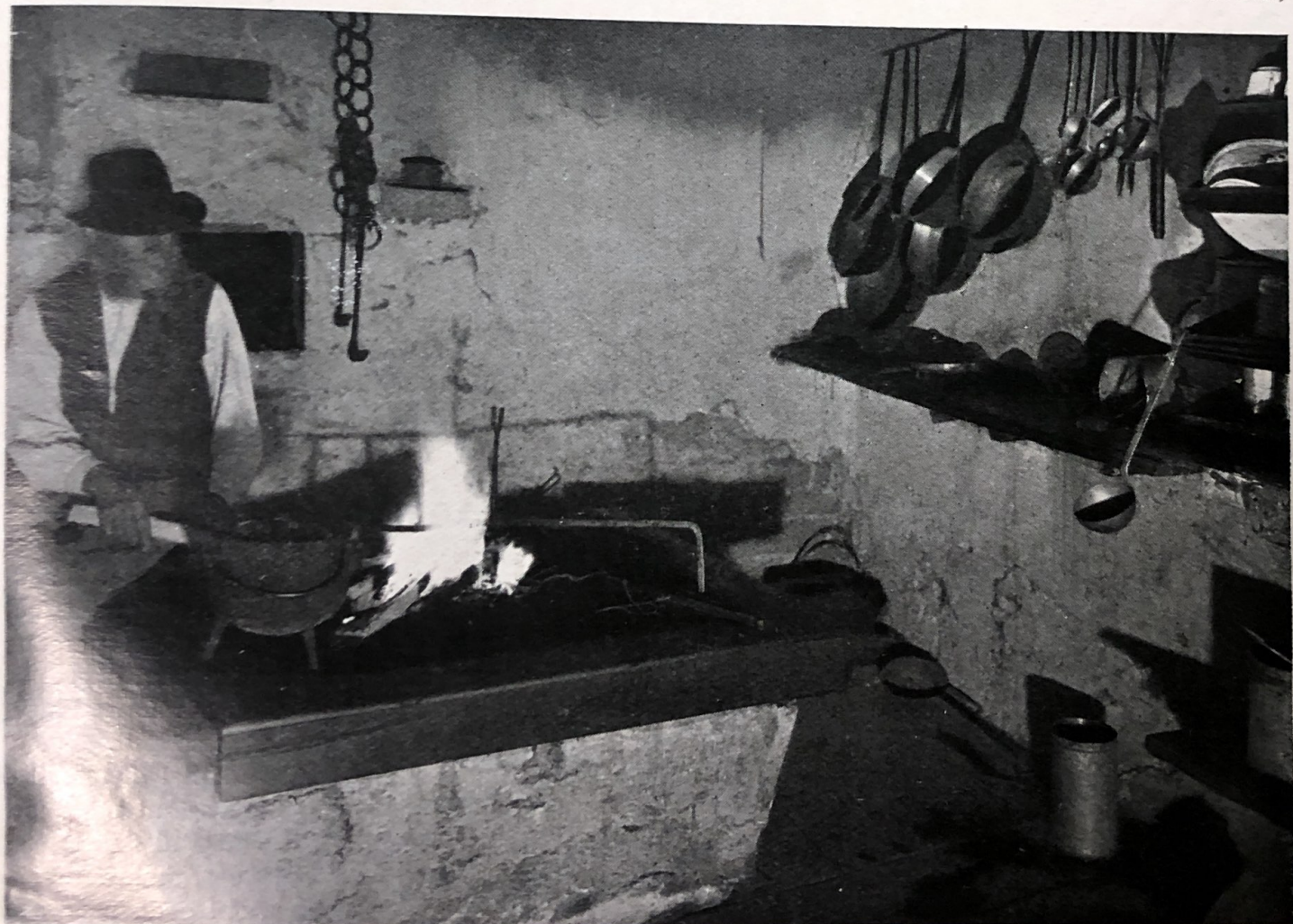
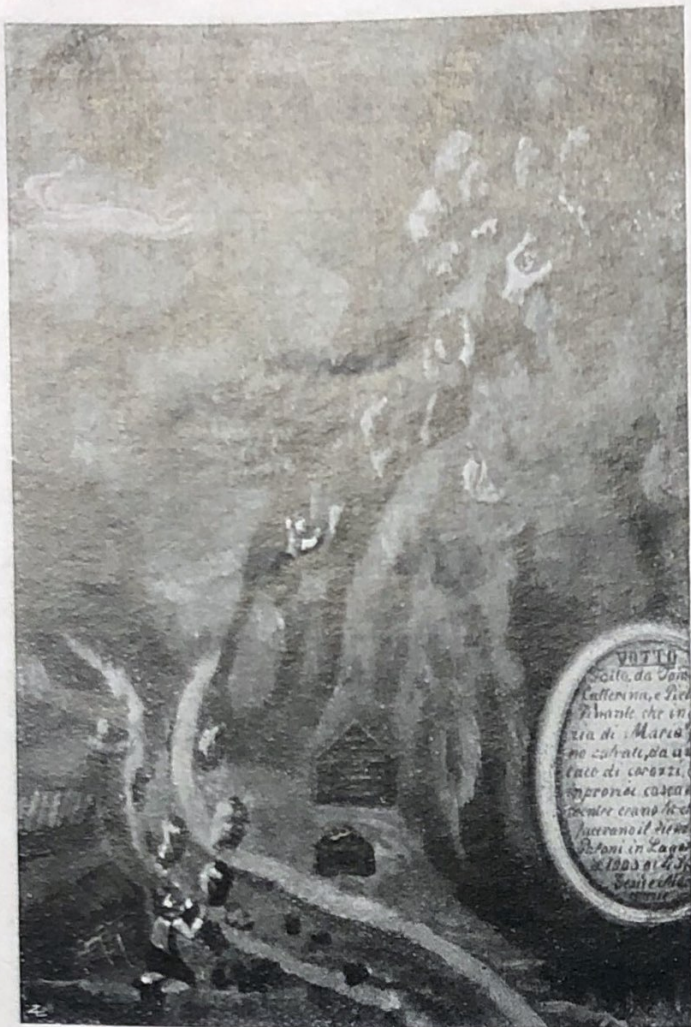
Come il lavorio misterioso della Natura va selezionando e accumulando ora per ora gli elementi più disparati che formeranno domani il filone prezioso della miniera, così lì dentro — nel breve appartato bacino montano o nella più vasta conca alpestre — tutto un piccolo mondo di oggetti e di costruzioni, di tradizioni e di usi, di costumi e di forme d'arte — tramandato di padre in figlio — si era conservato pressochè intatto, grazie appunto all'isolameno naturale in cui si svolgeva quella vita primitiva, non contaminata da influssi esterni. Quel piccolo mondo chiamiamo *popolaresca, folclore*, e con nome moderno *laografia*. Esso è nato dai bisogni della vita quotidiana e dalle manifestazioni della fantasia del popolo: ai primi sono legati i varî tipi di abitazione, i fienili, le stalle, le opere di difesa contro le forze naturali, le strade, gli attrezzi per il lavoro nei campi e nel bosco e per l'allevamento del bestiame, i tessuti, le armi da caccia, i mezzi di locomozione e di trasporto; alle seconde, il mobilio, le decorazioni, le acconciature, gli istrumenti musicali, le diverse manifestazioni artistiche — anche di poesia, di musica, di danza — unite alle celebrazioni di matrimoni, di nascite, di feste religiose, alle cerimonie funebri e via dicendo.

In dipendenza strettissima con la conformazione, con la costituzione e con i prodotti del suolo, la laografia alpina deve risultare — come s'è accennato più sopra — straordinariamente ricca di elementi che differenziano fra loro singole valli, qualche volta perfino singoli centri abitati.

Ma quella sua varietà spiegheremo ancor meglio, quando pensiamo che — oltre ai fattori citati — hanno la massima influenza sul folclore di una regione i contatti di razze diverse, la presenza di nuclei di popolazione professanti altra religione, il perdurare di particolari antiche tradizioni di carattere economico-sociale.

Tutti questi elementi antropogeografici vanno considerati appunto nello studio folcloristico delle Alpi Italiane, per cui il suo campo ci si presenta particolarmente vasto. E impresa davvero impressionante appare quella della raccolta e della conservazione di tutti i documenti e i monumenti della vita dell'alpigiano, com'era prima che il soffio del progresso giungesse alle dimore solitarie delle nostre montagne. Eppure, studio profondo e raccolta sistematica bisogna iniziare senza troppi indugi, senza soverchie preoccupazioni per la mole del lavoro. Se non vogliamo che scompaia — con l'oggetto — anche il ricordo della vita semplice e rude degli antichi abitatori dell'Alpe, così piena di ingenue quanto delicate e suggestive manifestazioni d'arte, e così ricca di ammaestramenti anche per noi, che respiriamo la raffinata affannosa civiltà moderna. Forse, per qualche regione siamo già in ritardo; per molte altre dobbiamo far presto: ogni chilometro di nuova strada che s'addentra nella valle o s'arrampica sul monte, ogni sistemazione di vecchia carreggiabile a strada automobilistica,

INTERNO DI STANZA. (Arch. Fot. C. T. I.)

LA CUCINA. SUL FOCOLARE LA « OLA » (LAVEGGIO) E IL « TREPIÉI » (TREPPIEDE). (Arch. Fot. C. T. I.)

« EX-VOTO ». (Arch. Fot. C. T. I.)

« EX-VOTO ». (Arch. Fot. C. T. I.)

ogni teoria di pali che tendono il filo ove corre la portentosa forza, ogni segno insomma di progresso che avanza, sono altrettante minacce di immancabile e vicinissima fine del patrimonio laografico di una regione. La creazione di un *Museo Folcloristico delle Alpi italiane* dovrebbe essere nel programma di attività del *Comitato Nazionale italiano per le Arti popolari.* E pensiamo ch'esso dovrebbe costituire un primo passo verso la creazione del *Museo Laografico Nazionale,* di cui quello alpino sarebbe una sezione, accanto a quello della pianura padano-veneta, a quello appenninico e insulare, e a quello delle marine italiane. Oggi l'Italia — se per varietà di condizioni geografiche, per le antichissime civiltà che vi fiorirono, per le vicende storiche che in tutti i tempi vi si svolsero, è certamente, anche dal punto di vista della « popolaresca », uno dei paesi più interessanti d'Europa e del mondo — non conta, di notevoli, che due musei di laografia locale, a Bolzano e a Forlì!

Mentre ricordiamo che quanto veniamo esponendo più avanti non ha alcuna pretesa di trattazione scientifica, ma solo di attirare l'attenzione soprattutto dei giovani su uno dei più interessanti elementi di studio regionale, vogliamo sottolineare l'importanza della serie d'illustrazioni che le nostre parole incorniciano. Serie in vero minuscola, con lacune per intere branche dello studio laografico d'un paese, quasi neppure semplice accenno a quella che dovrebbe essere una illustrazione fotografica alquanto esauriente di « popolaresca ». Tuttavia importante, perchè serve almeno a dimostrare che tutti possono portare il loro contributo prezioso allo studio laografico di una regione.

Lo scienziato che attende alla fatica di preparare le basi a quello che domani sarà il Museo di « popolaresca » — mentre sente che mancandogli la collaborazione del pubblico l'opera sua sarebbe irta di difficoltà grandissime — al pubblico domanda poco: segnalare e possibilmente fotografare gli elementi folcloristici che rivestono particolare interesse. Poi verrà il lavoro di selezione, l'acquisto di oggetti, l'eventuale opera di ricostruzione di attrezzi, di elementi architettonici, di « interni » e via dicendo. Ogni persona cólta che vuol bene alla propria terra dovrebbe dunque accogliere l'invito dello studioso competente; primi fra tutti, i maestri, i sacerdoti, i medici delle nostre vallate; e le falangi di turisti e di alpinisti che percorrono le regioni montane, spesso con la macchina fotografica al fianco.

Tanto meglio se fotografie e segnalazioni saranno corredate da informazioni e da note che

« SIEVE » (STECCONATA) E « BAON » PER IL PASSAGGIO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

« SIEVE » E « MUROGNA » (MURICCIOLO DI SASSI NON CEMENTATI).

(Arch. Fot. C. T. I.)

I « MATI » PER IL SOLLEVAMENTO DEI CARRI.

(Arch. Fot. C. T. I.)

LA « BANCA » PER FAR « MESTURA » (TRINCIAFORAGGI).

IL « FIEL » (CORREGGIATO) PER BATTERE IL GRANO.

servano a rendere più interessante il documento di « popolaresca », nel quadro completo della ricostruita vita del nostro montanaro d'altri tempi o di quella primitiva che ancora oggi si svolge nei paesi alpini.

Ed ora, quattro passi per Varena, in Val di Fiemme, nel Trentino. Poiché non abbiamo molto spazio a disposizione, sarà un giretto frettoloso, fermandoci appena qua e là a osservare, a notare le cose più caratteristiche e qualche momento della vita del villaggio, spingendoci un po' anche fra i campi, dove sì vivo è il riflesso della giornata operosa del contadino.

Ecco la casa. Non c'è bisogno di guardare alle pendici selvose dei monti per sentire — nella profusione di legname usato a costruire la sede umana — l'abbondanza delle belle conifere; specialmente i vecchi *tabià* (fienili) mai staccati dall'abitazione, sono quasi sempre costruiti di robuste travi e di assi di larice. Così le ampie balconate, così le scale i cui gradini hanno spesso grosse coperture di legno anche quando sono in muratura, così — negli interni — i bei rivestimenti (quasi sempre di cembro) e i diversi elementi ornamentali delle abitazioni. La natura del suolo poi — anzi, proprio la sua costituzione geologica — si rivela dal colore rossastro delle pareti non intonacate e, d'altra parte, dalle belle facciate candide che allietano di una nota gioiosa il paesaggio alpestre: montagna porfirica, (scavate in blocchi di porfido sono anche le belle fontane), con la presenza di importanti nuclei di calcare.

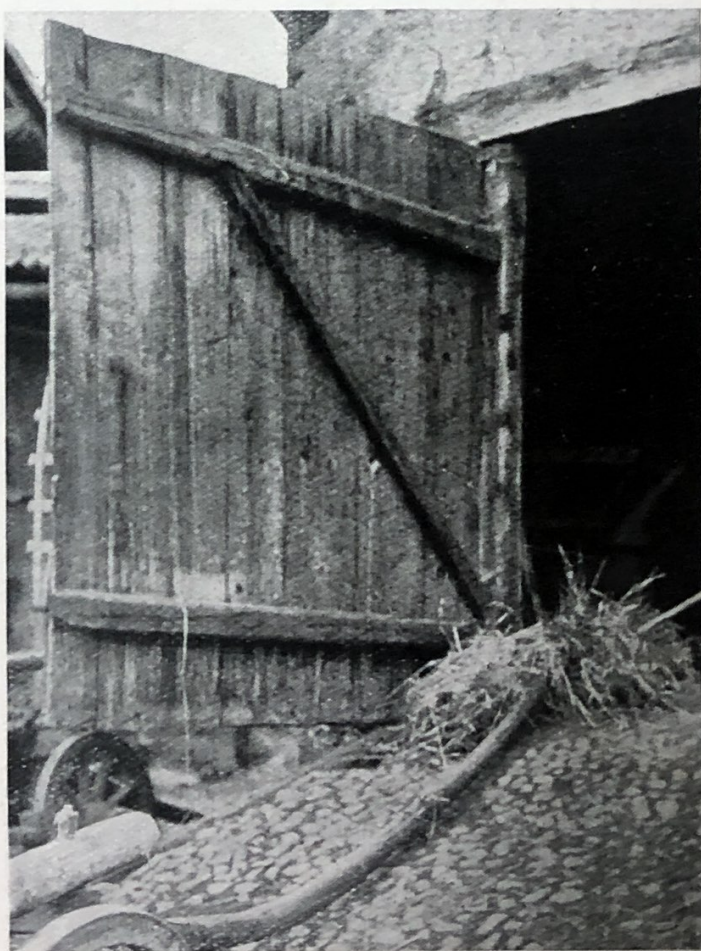
Qualche particolare: la rampata che conduce al *tabià*, comunissima nelle case di Varena e che i paesani chiamano *pònte*; è l'ultima fatica delle vacche aggiogate che portano il carico prezioso dai campi e dai prati: il puntare delle unghie ferrate accompagnato dagli incitamenti dell'uomo, il rimbombo del pavimento, il preoccupato battere della bacchetta sui poveri musi per fermare l'impeto delle bestie, poi la profonda sbuflata finale che dice: « ora sì che basta!... ».

Poi, l'altra figura: un « pezzo » che si va facendo sempre più raro: il forno per il pane. Tanto raro, ormai, che non possiamo mostrare quello più tipico di Varena, quello che sporgeva cioè, a mo' di cupola anch'esso, dalla parete della casa, di solito al primo piano. Ora, i pochi rimasti servono da ripostiglio, anzi da dispensa: è un angoluccio fresco, dicono le nonne; proprio le nonne, che ne ricordano le pareti infocate e le ondate calde di buon odore che un tempo si spandevano per la casa a far lieto ogni cuore.

Tesori di poesia, di praticità, di ingenua ma-

LA BATTITURA DEL GRANO. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

nifestazione d'arte popolare, qui, nei tre interni dell'antica casa varenese. Sono, si può dire, ancora intatti; come li compose l'uomo che non doveva seguire altri dettami e suggerimenti che non fossero quelli della Natura e della fantasia: inverni crudi, ricchezza di legname, amore della linea un po' mossa che fa meno rigido il mobile massiccio, e amore dei colori vivaci delle corolle e dei cieli dell'Alpe. Di tutto ciò si ha qui dentro il riflesso vivissimo: dai locali molto bassi ai rivestimenti in legno, dall'ampio focolare alle piccole finestre, dalla stufa ai mobili lavorati e ai fiorami che ornano usci, stipiti e portelle d'armadi. Ma ormai anche questi ambienti rustici si fanno rarissimi. Adesso — brontola rassegnato il bel vecchio che vive solo nella casa antica — adesso i *macèati* (i ragazzi) non sanno neppure come chiamarla 'sta roba: e tocca con gesto quasi sconsolato la *segósta*, la *óla* e il *trepiéi*, i cari oggetti neri di fumo, ancora caldi di fuoco e di vita solo perché la casa silenziosa non ha il canto divino della giovinezza...

Riusciamo all'aperto. Dove, ormai, gli elementi folcloristici s'accoppiano con quelli portati dalla vita cittadina che è salita fin quassù, e quassù — ricercato centro di villeggiatura — più che altrove. Ma, per il contrasto, ogni segno, ogni oggetto, ogni abitudine che siano manifestazione di

IL « PONTE » DEL « TABIÀ ». *(Arch. Fot. C. T. I.)*

« popolaresca » locale risaltano meglio e destano particolare interesse in chi ricerca o semplicemente osserva; come facciamo noi nel nostro rapido giro pel villaggio. Ecco la vecchia nel costume semplice, poco appariscente, con la sola nota vivace nel bianco delle maniche della camicia; comunissimo fino a un paio di decenni or sono, oggi portato solo dalle donne più anziane. E' vicina alla *assa* della legna: piccolo tesoro profumato di resina, con dentro il ricordo di giorni faticati nel lavoro dei boschi e la promessa di dolci tepori, quando l'inverno dell'Alpe avrà calato il suo gran manto di candore e di silenzio. Intanto da ogni *tabià* dove si batte il grano si diffonde per le stradette pittoresche il saluto sonoro e gioioso del contadino alla buona Madre che dona il pane. Il colore caldo delle messi mature è perfino negli attrezzi — il *fièl* (flagello?) e la forca per issare le *còve* (i covoni) — che delle messi hanno, mi sembra, anche i lucidi riflessi dorati. Ancora leggere folate di profumi acri, aspirate con voluttà dalla mucca che aspetta nella penombra della stalla, dal *tabià* dove il contadino *fa mestura*, tagliando fieno e *zot* (paglia) dalla *banca*, che fin da piccino ho sempre guardato con un piccolo brivido nel cuore, per quella lunga lama fredda, da ghigliottina....

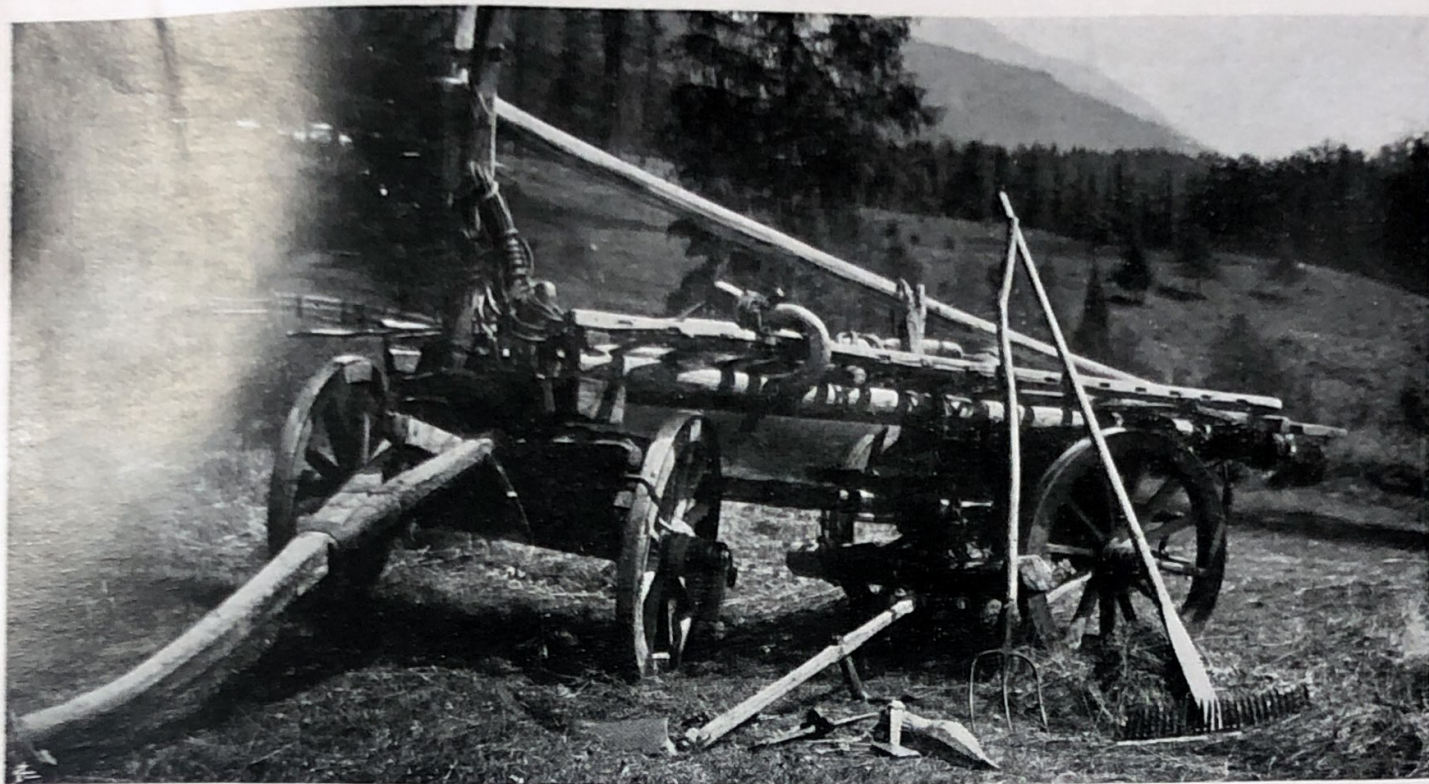
Qui, davanti ai carri, non ci fermiamo che per guardarne di sfuggita le forme caratteristiche in tutta la *val di Fiemme* e per notare qualcuno degli attrezzi della fienagione, che ritroveremo forse nelle vetrine del futuro museo...

« CARETA » CON « PRESSION » E « SCAMRA ». *(Arch. C. T. I.)*

VECCHIA IN COSTUME VARENESE E « ASSA » DI LEGNA.

Il palo che, facendo leva su una delle traverse di quella sorta di scaletta — la *scarubia* — preme fieno o covoni, si chiama appunto *pressón*; e nomenclatura speciale hanno le varie parti della *caréta* e del carro: i *palanzi*, la *viòla*, le *verne* ecc. Per terra, la *falze*, il *martèl* e la *piantèla*, e il *gozzàe:* qui, sulla figura, la *piantèla* — piccola incudine su cui si batte la falce — appare forse senza vita, ma ad essa si deve il dolcissimo suggestivo concerto che si spande per tutto il villaggio, nelle sere di luglio e di settembre, quando — riposando — il contadino prepara la lama per il lavoro dell'alba. Il *gozzàe* — guaina, custodia per la cote, che si tiene dietro, sospesa alla cintola dei calzoni — è uno dei tipici elementi laografici, perchè la fantasia popolare gli dà spesso sagome varie e lo adorna di colori, figure e incisioni di notevole interesse.

Nelle ultime illustrazioni, ancora dipendenza stretta fra « popolaresca » e natura e prodotti del suolo, ancora ingenue manifestazioni artistiche e modestissime documentazioni di costumi e di elementi dialettali, e — di veramente originale — l'esempio di quello che il senso di praticità dell'alpigiano può suggerire.

Ecco, infatti, i *mati:* due grossi pali inclinati, infissi ai lati della strada, e un'altra trave, ben tonda e mobile. Li trovi dove la stradaccia ripida della montagna muore in quella carreggiabile. Dalla prima scende col suo pesante carico di legna e di fieno il *bróz* (biroccio), anzi il *bróz davante*, cioè le ruote anteriori con due pali a strascico. Giunto al piano, si tratta di applicargli an-

CARRO CON ATTREZZI PER LA FIENAGIONE. *(Arch. Fot. C. T. I.)*

che le ruote posteriori: il *broz* passa fra i *mati*, ma sotto i suoi pali vien messa la trave-rullo che, col procedere del carro, sale su quella specie di piano inclinato e alza con facilità il carico, permettendo così di fissare al biroccio anche le ruote posteriori.

Le *siéve* (siepe, stecconata) e la *murògna* sono due tipi assai comuni di « limite » nelle campagne e nei prati di Varena. Ricchezza di legname (e ingegnoso sistema di cancello — il *baòn* — a *bréghe* — assi — mobili, scorrenti dentro i pali laterali) e abbondanza di grandi ciottoloni porfirici nella zona, che ha tutta una spessissima coltre di materiale fluvio-glaciale.

Infine, i due *ex voto*. Fanno sorridere per quella loro ingenua semplicità di concezione, di linee, di colori. E se sappiamo di arte novecentista, appena viste le due date fanno anche pensare ai precursori... Per chi è sulla strada della ricerca laografica — a parte l'elemento artistico di folclore — sono due fonti di notevole importanza per quanto riguarda il costume e la parlata della valle, chè le parole di fede velano appena elementi dialettali e voci pure di toponomastica alpina.

La breve passeggiata laografica è finita. E qualche cosa — sia pure con tutte le sue lacune, con tutte le manchevolezze, con la sparuta raccolta di nomi, di dati, di osservazioni — ha certamente fruttato. Ma poichè crediamo di vedere in simili ricerche di « popolaresca » una delle molte vie per giungere vicino all'anima dell'Alpe, che — anche attraverso le manifestazioni di vita dei suoi figli — sentiamo grande maestra e fonte eternamente fresca cui s'abbevera lo spirito stanco, vorremmo che tu, giovane studioso, t'accingessi al lavoro paziente, non solo animato dallo zelo del ricercatore, ma ansioso e convinto di udire quell'ammaestramento e di godere il ristoro di quella sorgiva.

Prima della segnalazione e della raccolta, che lo scienziato ti domanda, cerca di sentire la verità e la poesia dell'oggetto e dell'attrezzo, cerca di vivere la durezza dell'opera e la semplicità della canzone: nella cucina dove ti accoglie il nonno finchè cessi la pioggia; vicino alle vacche aggiogate all'aratro che sa di sole e di terra; nel fienile, quando il freddo dell'alba non ti lascia dormire e sul chiarore del cielo s'intaglia il gioco sapiente delle travi incastrate; davanti alla baita, che quasi ti riscalda per quel suo riflesso rosso di larice, mentre le ombre viola degli sci piantati lì presso s'allungano sul pendio nevoso; dietro la siepe che ti nasconde dal gruppo di giovani intenti alla raccolta del fieno, e la canzone vola sulle folate di profumo nel gran meriggio dell'Alpe.

EZIO MOSNA

ERRATA CORRIGE al numero di Ottobre 1937-XV. Nell'articolo *La Mostra del Barocco Piemontese nel Palazzo Carignano di Torino*, a pag. 680, nella didascalia posta sotto al quadro di V. A. Cignaroli: *L'Abbeverata* leggasi: « Esposto dal T. C. Conte *Eman. Balbo Bertone* March. di *Breme* ».

ASPETTO DI « VIA DELLA CONCILIAZIONE » DOPO LA COMPLETA DEMOLIZIONE DELLA « SPINA ». *(Fot. Sciamanna)*

LA SISTEMAZIONE DEI "BORGHI„ DI ROMA

LA CREAZIONE DI VIA DELLA CONCILIAZIONE

Piazza San Pietro si trasforma e si rinnova. L'ultima costruzione di quella che fu Piazza Scopacavalli, il palazzo dei Convertendi, è caduto sotto il piccone demolitore e uno scenario nuovo, imprevisto ed incomparabile, quello della Basilica di San Pietro, è apparso a chi guardi da Castel Sant'Angelo (1).

Appena un anno fa, la Spina dei Borghi esisteva ancora e faceva da anticamera, con la miseria delle sue case dalle mura scrostate dalla lebbra del tempo, con le umili botteghe dove si lavorava, si mangiava e si dormiva, alla più bella ed augusta piazza del mondo, a cui da secoli traggono in pellegrinaggio, reverenti e commossi, gli uomini di ogni lingua e di ogni razza, per venerare la tomba del Principe degli Apostoli, eletto da Gesù Cristo a edificare la sua chiesa e a custodire le chiavi del regno dei Cieli, perchè le forze dell'inferno non prevalessero. Oltre ai richiami della fede e della devozione, un'intensa ammirazione s'impadroniva dei visitatori, italiani o stranieri che fossero, davanti al prodigio della piazza che li accoglieva col duplice abbraccio del colonnato Berniniano, mentre si avviavano con l'animo sospeso a contemplare la cupola di Michelangelo. Ma l'impressione, ogni volta, era diminuita dalla traversata dei Borghi, dominati da quel detestabile colore locale a cui l'Italia di Mussolini ha dichiarato guerra senza quartiere e di cui, a Roma e altrove, fra pochi anni non resterà neppure il ricordo. Per di più, solo dall'interno della Basilica (e anche da qualche punto alto di Roma) la cupola si poteva vedere intera, nella sua trionfale ascensione verso il cielo: più ci si avvicinava ad essa e meno risultava lo slancio armonioso delle sue linee. Ora, scomparsa la Spina, scomparso il palazzo dei Convertendi — che, avendo speciali pregi architettonici, fra cui la loggia attribuita al Peruzzi, sarà con molta probabilità ricostruito sul lato del Borgo Nuovo, in continuazione del palazzo Torlonia — scomparsa infine ogni costruzione inutile o ingombrante, la cupola emerge intatta, si rivela per la prima volta nella sua totale bellezza ai pellegrini in cammino verso il massimo tempio della Cristianità.

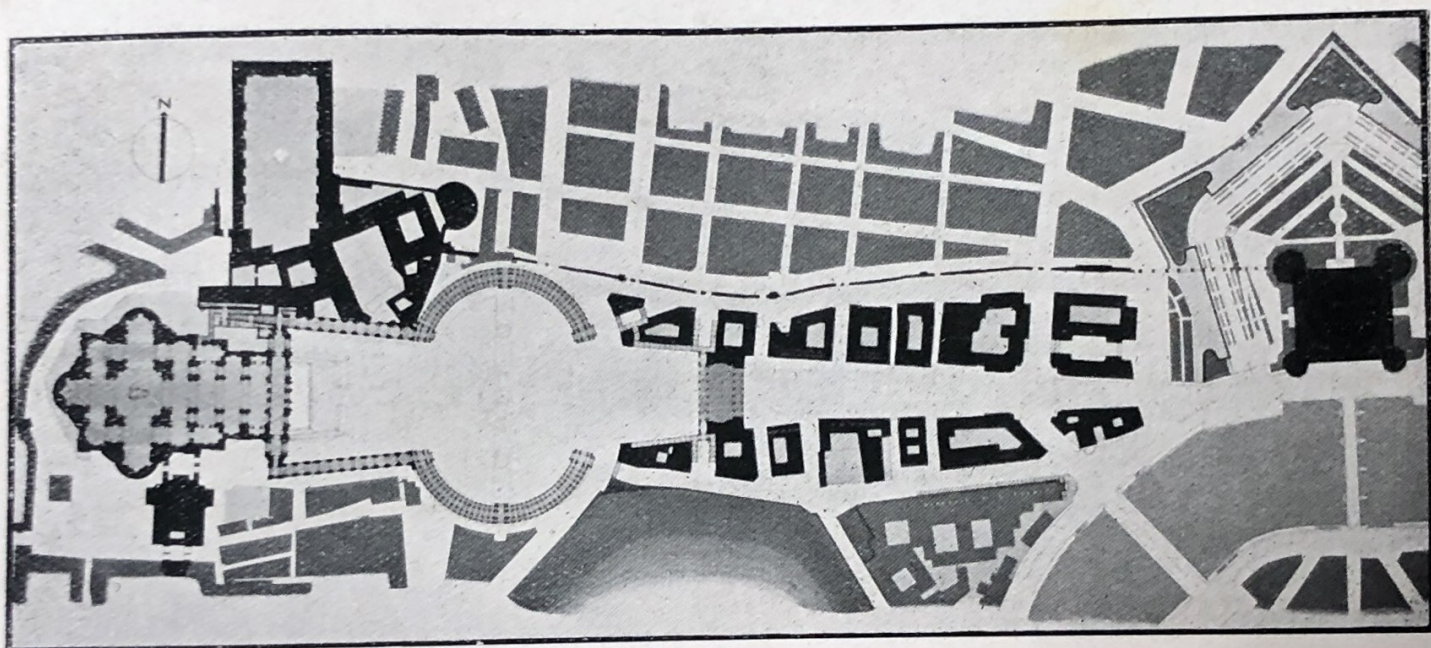
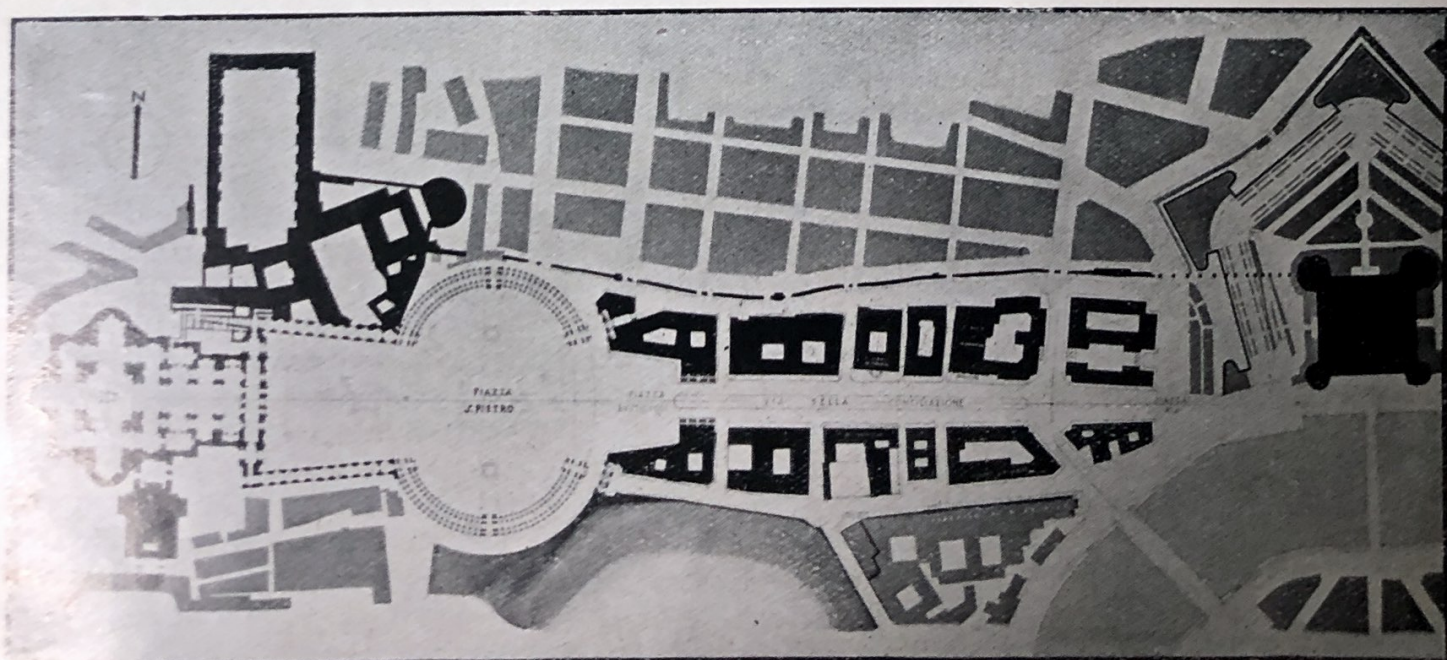
Una meraviglia. Moltissima gente ogni giorno va a vederla, fermandosi lungo la via della Conciliazione, come è stata battezzata l'ampia arteria risultante dalle demolizioni della Spina e dalle due vecchie vie di Borgo Nuovo e di Borgo Vecchio. Un miracolo che basta da solo a far tacere tutti i rimpianti e tutte le nostalgie.

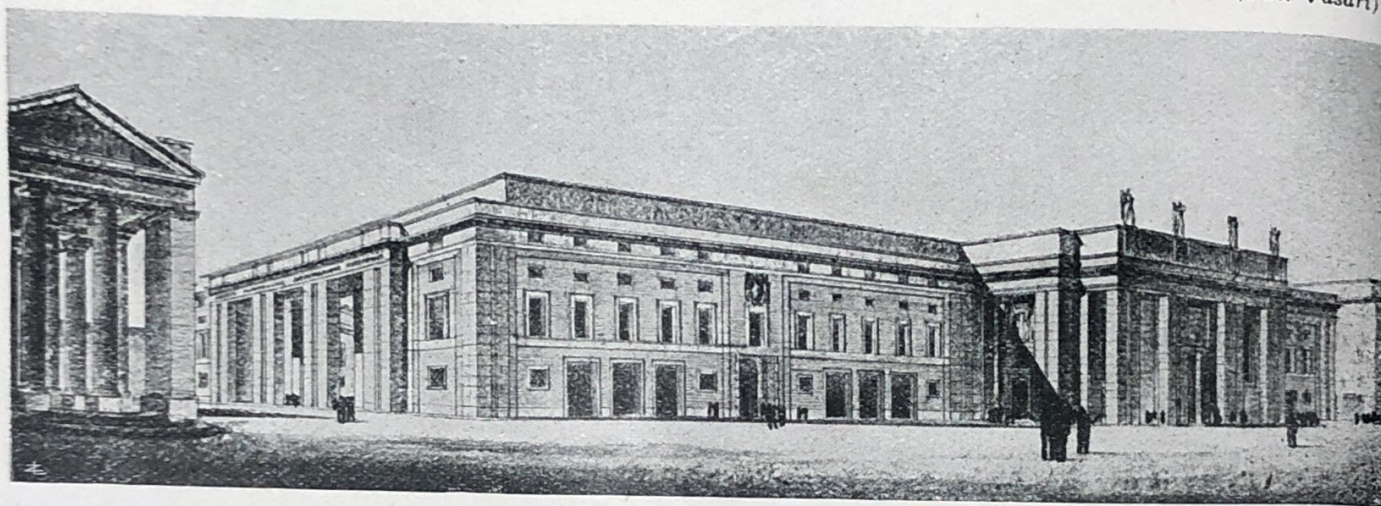
E' questa la seconda sistemazione di Piazza San Pietro. La prima fu compiuta da Alessandro VII, il continuatore della tradizione dei grandi pontefici costruttori, iniziatasi con Sisto IV e con Niccolò V, continuata da Giulio II, da Si-

(1) Cfr. G. Martini - *La sistemazione dei « Borghi » di Roma*, nel nostro fascicolo del settembre 1936-XIV.

sto V, da Urbano VIII. A ragione uno studioso moderno celebra la sistemazione di San Pietro come un inestinguibile titolo di gloria di Alessandro VII. La Basilica, prima nascosta e ristretta, ebbe lo spazio che le competeva per apparire non soltanto agli occhi degli amici dell'arte, ma anche a quelli dei pellegrini come il santuario principale del mondo cattolico. « L'atrio del Bernini, capolavoro dell'architettura nella più alta solennità di una gigantesca semplicità, si può misurare con le più grandi opere dell'antichità, come quelle di Palmira. Qui si dimostra il trionfo dello spirito sulla materia, nel suo genere altrettanto stupendo come la cupola di Michelangelo. Ambedue non hanno sulla terra le uguali: esse rispecchiano l'essenza della Chiesa universale, la sua unica grandezza, la sua alma bellezza, la sua meravigliosa armonia, la sua unità ».

Ora l'opera di Alessandro VII e del Bernini, interrotta tre secoli or sono, è ripresa per volontà di Mussolini, il quale, come ha saputo restituire all'antica dignità tanta parte della Roma imperiale, saprà pure legare il suo nome alla sistemazione dei Borghi. Il progetto, lungamente studiato ed elaborato dai due architetti ideatori Piacentini e Spaccarelli, ha raggiunto, dopo un nuovo anno di studio, il suo aspetto definitivo.

Da un primo progetto di grande massima, approvato nel giugno 1936 dal Capo del Governo, e poco dopo anche dal Santo Padre, in cui veniva esaminata la possibilità di conservare i due attuali allineamenti divergenti del Borgo Novo e del Borgo Vecchio, si è ora tornati, e definitivamente, a quella che era stata una delle prime concezioni dei due progettisti, cioè a dire la grande arteria di accesso a lati paralleli fra loro e all'asse della Basilica.

PLANIMETRIA DEL PROGETTO APPROVATO IL 20 GIUGNO 1936: ALLINEAMENTO DIVERGENTE. *(Fot. Vasari)*

... DELLA VIA APERTA COI PROPILEI AI TERMINI DELLA STRADA: ALLINEAMENTO PARALLELO. *(Fot. Vasari)*

PROGETTATA SOLUZIONE DELLA VIA APERTA, VEDUTA DA PIAZZA PIA. (Fot. Vasari)

COME APPARIRA' PIAZZA RUSTICUCCI COI SOLI PROPILEI: INTERROMPIMENTO VERTICALE. (Fot. Vasari)

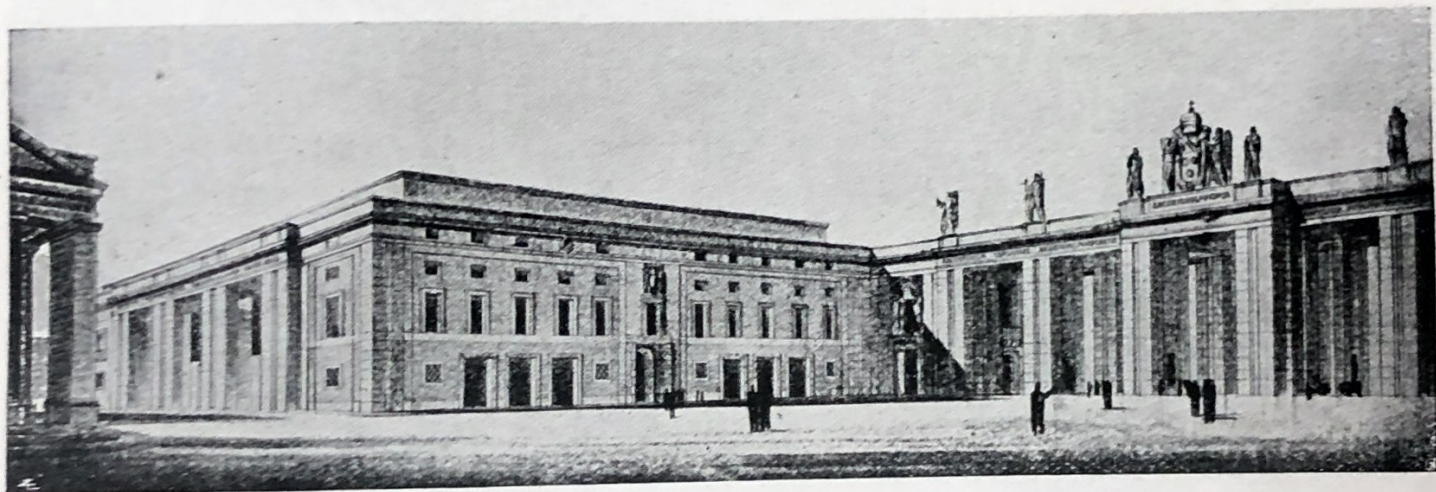
Questo parallelismo è stato ottenuto avanzando tutto l'allineamento del Borgo Nuovo (a destra di chi guarda S. Pietro) fino a portarlo parallelo all'asse della Basilica e lasciando immutato l'allineamento del Borgo Vecchio già parallelo all'asse stesso.

Con queste varianti, e con la creazione di due costruzioni sporgenti, due propilei di fattura monumentale perfettamente intonati all'ambiente, gli architetti si sono promessi di raggiungere, e per la verità hanno raggiunto pienamente, il fine di inquadrare la facciata del Tempio in modo da armonizzarla e proporzionarla con la stupenda cupola di Michelangelo.

Con questi due propilei, sporgenti dai due allineamenti, gli architetti infatti sono riusciti a creare un « interrompimento verticale » tale che, delimitando nella visuale di chi si avvia alla Basilica da Piazza Pia gli estremi della facciata (molto più lunga e più avanzata di quello che doveva essere secondo la concezione Michelangiolesca), eliminasse quel senso di disarmonia tra cupola e parte sottostante, che inevitabilmente sarebbe balzato all'occhio dell'osservatore, al quale la Basilica si sarebbe presentata nella sua totalità dal fondo di un'ampia arteria.

Ma il progetto degli Architetti non si è esaurito qui. Essi considerano anche la possibilità che una prova al vero possa suggerire la necessità di un « interrompimento orizzontale ». Un interrompimento cioè più marcato, che, unendo i due propilei su ricordati, creasse un corpo unico costituito da maestose colonne di stile Berniniano, che, pur senza determinare una parete chiusa di sfondo alla via, occultasse la facciata sottostante, mettendo in grande risalto, unica e sola, la gigantesca e meravigliosa cupola.

Si sarebbe così raggiunto anche lo scopo, nell'idea degli architetti, di fare della Piazza San Pietro un elemento stesso della Basilica, un sa-

LA FACCIATA DI S. PIETRO COME SI VEDRA' CON L'INTERROMPIMENTO ORIZZONTALE. *(Fot. Vasari)*

COME APPARIRA' PIAZZA RUSTICUCCI CON L'INTERROMPIMENTO ORIZZONTALE. *(Fot. Vasari)*

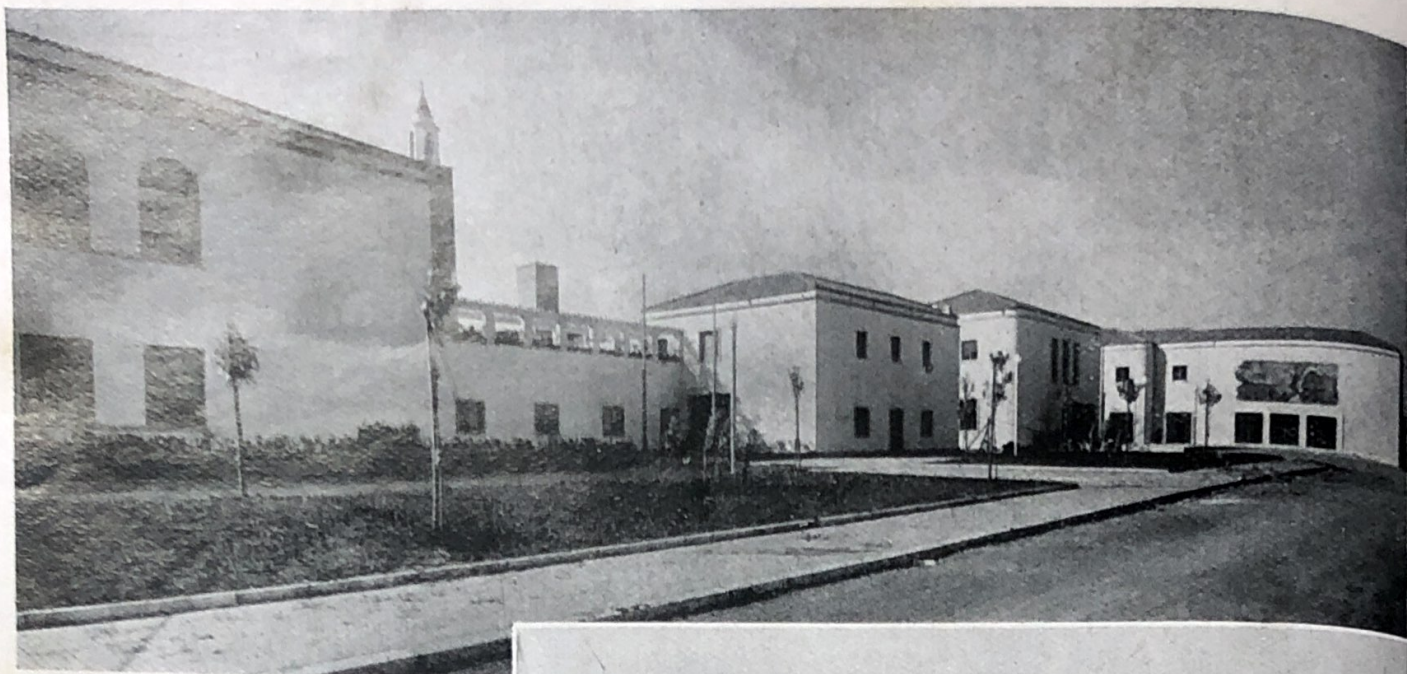
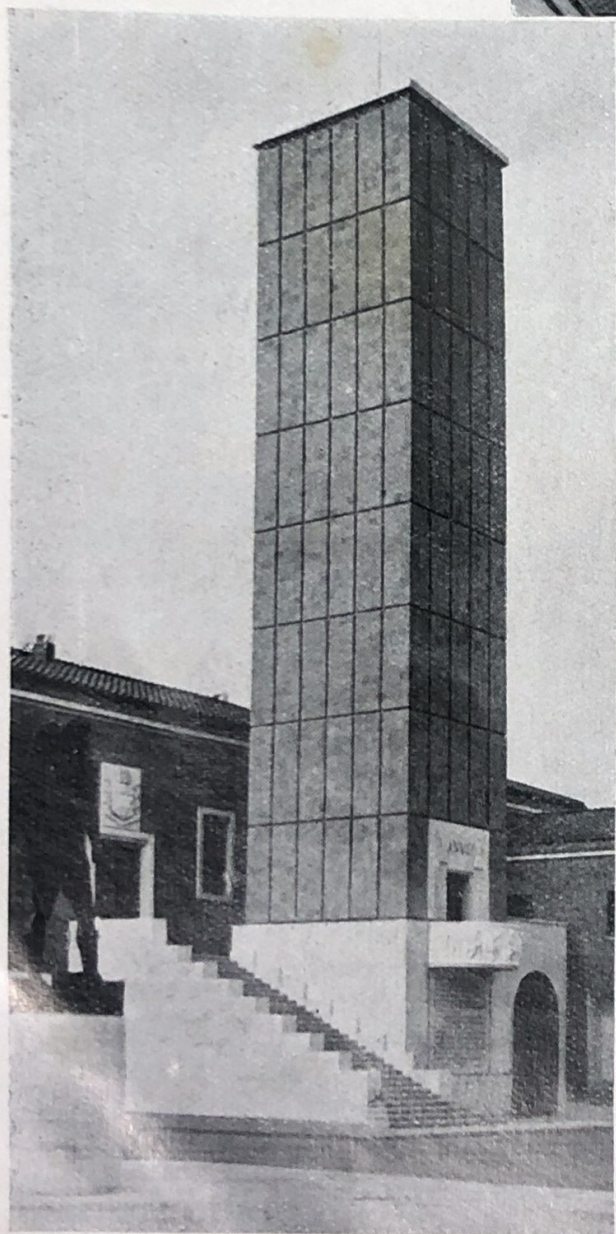
crato raccolto e solenne, degno veramente del Tempio Massimo della Cristianità.

Ho parlato di una prova al vero.

I due architetti infatti, con profondo senso di responsabilità, hanno chiesto al Duce, che ha subito compreso l'importanza della cosa e la ha approvata, la facoltà di creare un modello in gesso di grandezza naturale, riproducente in tutto e per tutto il poderoso porticato da loro concepito. Questo modello, retto da una gabbia gigantesca, ha la possibilità di scorrere agevolmente su enormi rulli in modo da potere, in tempo relativamente breve, determinare l'interrompimento o meno della grande arteria.

[illegible] architetti hanno voluto, anche in questo [illegible] seguire l'esempio del loro grande predecessore [illegible], il quale, prima d'iniziare la monumen[illegible] opera del porticato che recinge la Piazza, [illegible] provare e riprovare vari modelli al vero [illegible] così, dopo anni di studio continuo (la prima relazione al Duce sulla sistemazione dei Borghi, del prof. Spaccarelli, risale al 1934), sono giunti così alla determinazione di un progetto completo e perfetto in tutti i dettagli, e anche in tutti i dettagli deciso; questa prova al vero dell'interrompimento orizzontale ha l'unico scopo di mostrare « de visu » se l'aggiunta di questo nuovo elemento architettonico possa costituire, o meno, un perfezionamento dell'inquadramento generale del Tempio.

Al Duce che, infaticabile e appassionato artefice della Nuova Roma, ha sempre attentamente seguito passo passo questa gigantesca opera, recandosi più volte nel vasto cantiere dei Borghi per rendersi conto personalmente di tutti i vari problemi e del modo brillante con cui erano stati superati, toccherà indicare la via ai due architetti, e, come sempre, indicherà quella giusta.

GIORGIO MARTINI

ALCUNE VEDUTE DI APRILIA.
SOPRA, LE SCUOLE;
A LATO, LA PIAZZA PRINCIPALE;
SOTTO LA TORRE LITTORIA.
(Fot. Vitullo)

A P R I L I A

Quarta tappa della rinascita pontina, è sorta Aprilia dal solco fecondo tracciato dal Duce *« nel tempo vittorioso della impresa africana »*, il 160° giorno delle sanzioni. La potenza creatrice di Roma si è nuovamente affermata con la fondazione di questa città rurale dal bel nome di augurio e di gentilezza, la prima nata sotto il fausto segno dell'Impero. L'inaugurazione della nuova città dell'Agro redento è puntualmente avvenuta il 29 ottobre dell'anno XVI, dimostrando al mondo che, *« la nostra volontà è metodica, tenace, indomabile »*. La Nazione italiana sa, infatti, mantenere i suoi propositi e operare al ritmo celere segnato dal Capo. Littoria, Sabaudia, Pontinia, Aprilia, e domani Pomezia. La fertile ascesa delle terre pontine bonificate, cioè di una delle più suggestive zone non molto distanti da Roma, ma da secoli lasciate nel più squallido abbandono, è una realtà davvero stupenda, nella sua essenza e nelle sue proporzioni, atto di fede e ad un tempo logica e ideale premessa alla espansione imperiale dell'Italia risorta.

LA PIÙ PICCOLA REPUBBLICA DEL MONDO

LA REPUBBLICA DI SENARICA

FRAMMENTO DI UN'ANTICA « CARTA TOPOGRAFICA DEL CONTADO E DELLA DIOCESI DELL'AQUILA ».

C'era una volta, tra le montagne del Gran Sasso, la più piccola repubblica del mondo.

Non è una favola. E' una storia che non ha annali, non ha cronache, non ha monumenti. Ma la repubblica minuscola esistette ed ebbe la sua epopea.

Senàrica è una frazione del comune di Crognaleto, nell'Abruzzo teramano. Un aereo villaggio ammucchiato sulla vetta di un colle roccioso che strapiomba in una stretta gola del Vomano. Vista di fronte, questa roccia di grossi blocchi rettangolari, emergente a sperone dalle acque rapide e spumose del fiume, sembra la prua di una vecchia nave. In cima al più alto masso, la scura chiesetta dei santi Proto e Giacinto pare stia per spiccare il volo. Al fondo della valle si snoda una strada di gran turismo che dall'Adriatico, costeggiando il Gran Sasso, conduce a Roma. Ma all'antica e gloriosa Repubblica si può arrivare soltanto per una scoscesa mulattiera.

Col bel nome latino, Senàrica conserva ancora la sua inaccessibilità e, come intatto, il fascino dell'antica beatitudine. Piccole modeste dimore serrate sulle viuzze a gradini in cui mai risuonò frastuono di veicoli, animali domestici in piena libertà, drappeggi di bucato. E strilli di bimbi, canti che accompagnano la cadenza dell'umile telaio, fumaioli che esalano odore di polenta. Nessun segno di vita moderna. Niente luce elettrica, niente giornali; neppure un ufficio postale o una rivendita di privative. Manca pure una « locanda con stallazzo ». Ogni tanto il procaccia porta una lettera e il messo esattoriale una ingiunzione di pagamento.

Unica autorità sovrana, il parroco.

In questa felice quiete patriarcale, in questo limpido fluire del tempo, vivono in pace circa trecento contadini e boscaioli rudi semplici bruciati dal sole e dal vento. Nei secoli passati Senàrica ebbe una popolazione anche minore. Ma l'isolamento perfetto e la fierezza degli abitanti, di puro ceppo montanaro, crearono la potenza e la celebrità di questo borgo caro a Giovanna I d'Angiò.

Senàrica per circa quattro secoli si resse a repubblica.

SENÀRICA COM'E' OGGI. (*Fot. Lagalla*)

Le cose andarono così. Nel 1343 sul trono di Napoli salì Giovanna I d'Angiò. La bella e giovane regina come sopportò virilmente le quattro vedovanze, riuscì pure a salvare il regno da invasioni e congiure di baroni. Quando Ambrogio Visconti con diecimila cavalieri penetrò nel reame a traverso il confine abruzzese ed ivi prese ad occupar terre e a braveggiare, le genti di Senàrica e del limitrofo villaggio di Poggio Umbricchio, respinta ogni offerta dell'invasore, opposero nell'asprezza dei luoghi tale animosa resistenza da « persuadere i venturieri come mal si opprime una terra libera ». La Regina restò molto commossa dall'eroismo e dalla fedeltà di quelle popolazioni. E come esse le fecero conoscere che amavano conservare anche in pace quella loro unione e governarsi con proprie leggi, la generosa sovrana accordò alle due borgate tale privilegio in perpetuo. Così fu che Senàrica e Poggio Umbricchio si proclamarono « Repubblica di Senàrica ».

La giovanissima Repubblica fu subito abbagliata dallo splendore di Venezia. Anch'essa volle per capo un Doge e per emblema un leone. Certo, il leone di Senàrica è un po' agreste: senz'ali, rampante, con le zampe anteriori invece del Vangelo stringe una serpe. Pure con la corona sulla testa, come è affrescato nella cattedrale, non molla la preda boschereccia. Però egualmente fu simbolo di potenza, di gloria; impresso nel sigillo e sul gonfalone, stette a significare il dominio e la legge del piccolo Stato. E' anche vero che il Doge apponeva una croce a fianco del suo nome vergato dal Cancelliere con la dichiarazione « non sa scrivere perchè galantuomo », ma egli sapeva impugnare gli ordigni di guerra con eguale abilità con cui maneggiava gli arnesi di lavoro. Del resto, vigilavano i Senatori, onusti di anni e di esperienza. Il palazzo del Senato era una costruzione di un sol piano, ma di stile romanico e sul frontone v'era scritto: « *Nos nobilissimi viri Senàricenses* ». Tale fu il magnifico ordinamento statale della repubblichetta montanara

Ordinatasi così all'interno, Senàrica riuscì a stipulare con Venezia un solenne trattato di alleanza offensiva e difensiva. « Per conseguenza di questa lega — secondo lo storico abruzzese Nicola Castagna — la nobile Regina delle lagune dava a Senàrica il nome di « Serenissima Sorella », e Senàrica pagava a lei tributo di dodici carlini annui, cioè lire cinque e centesimi dieci italiani, che Venezia regolarmente tirava a sè e registrava tra le sue entrate. Per gli obblighi posti a vicenda nel trattato, Senàrica inviava due soldati a Venezia in caso di guerra ».

Senàrica tenne sempre fede agli obblighi di questo trattato. Venezia nel 1378 fu in guerra con la Repubblica di Genova, e Senàriça inviò regolarmente i suoi due militi. Allorchè Venezia fu stremata al punto che il gran « capitano de mar » Vittore Pisani fu costretto ad imbarcare uomini mai adusati al mare, la Repubblica ab-

LA SALARIA, DONDE SI STACCA LA MULATTIERA PER SENÀRICA. *(Fot. Lagalla)*

bruzzese contribuì alle maggiori necessità dell'alleata con venti ducati. Più tardi, quando la Dominante minacciò da presso la capitale veneta, Senàrica non fece mancare il suo braccio ed il suo obolo, « onde il Doge di Venezia ringraziava per iscritto la sua Serenissima Sorella di un soldato dippiù e di ducati sei che questa volta le aveva inviato ».

Tutte queste imprese guerresche, dall'eroica resistenza contro le masnade del Visconti all'attiva partecipazione per la difesa di Venezia, crearono alla Repubblica contadinesca un autentico titolo di nobiltà. Perciò il Bouillet potè annotare nel suo « Dizionario universale di storia e geografia » che Senàrica *a le titre de république et nomme ses magistrats; les habitans se disent tous nobles e ne pajent point d'impots.* Certo, quei repubblicani eran fieri della loro nobiltà ed anche di non pagare imposte a re o feudatarî. Questa vantaggiosa prerogativa qualcuno la volle scolpire ben chiara sulla pietra della propria dimora: « Questa casa è franca dal Padreterno ». Ma quando la Repubblica cadde, pronto ad accorrere sul *nobil feudo* fu il Fisco per imporre gravezze e balzelli.

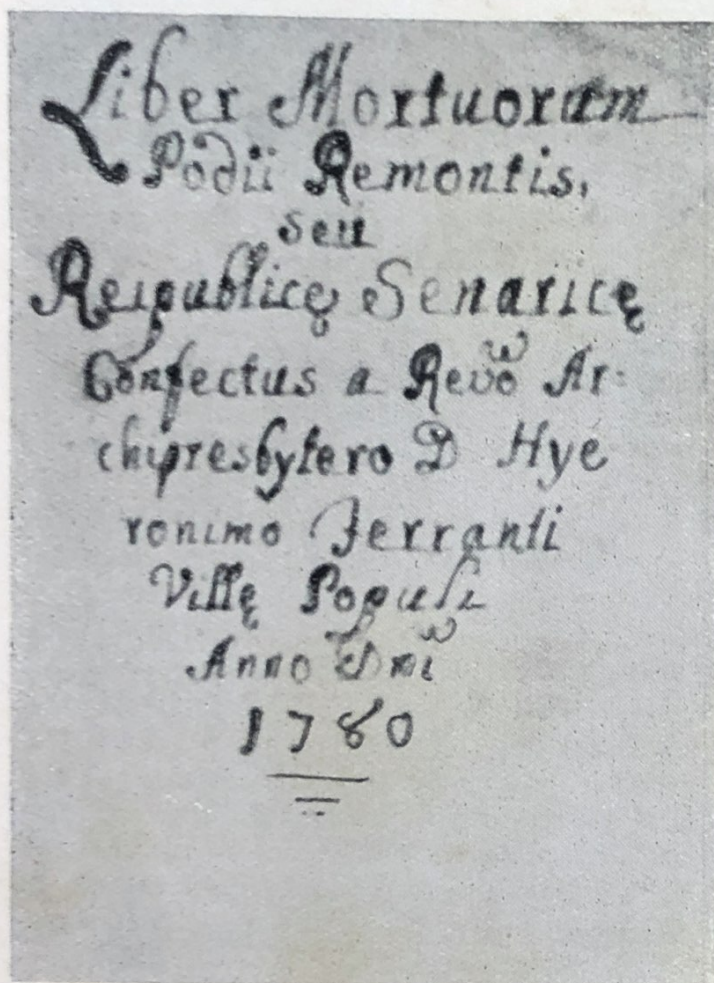
Discordie corruzioni tradimenti, a poco a poco, minarono l'esistenza del piccolo Stato.

Gravi controversie sorsero tra le due borgate per ragioni di preminenza nel governo. Senàrica prevaleva, eppure Poggio Umbricchio vantava una cinquantina di abitanti in più ed una incontestabile romanità, perchè nel suo territorio s'era rinvenuta una colonnetta dedicata all'imperatore Valentiniano, col numero CIII, indicante la distanza da Roma: 104 miglia. Allora era Doge della piccola Repubblica Berardino di Cicintò e la sua figliuola Franceschina, con gran fasto, andò sposa al barone Castiglione. Forse per quei dissidi che si erano inaspriti, forse per tradimento del Doge, il Re Cattolico investì la nobile fanciulla di tutta la terra di Poggio Umbricchio, che per titolo dotale passò come feudo alla famiglia Castiglione. La Repubblica perdeva improvvisamente quasi la metà del suo territorio! Venezia in questa grave contingenza della sua alleata, con nera ingratitudine, non tenne fede ai patti. Però non è certo che alla Serenissima fosse pervenuta alcuna richiesta di aiuto; pare che il corriere diplomatico nell'attraversare l'Appennino fosse rimasto vittima dei briganti. Comunque, il trattato decadde.

La Repubblica, sebbene così mutilata, conservò la sua indipendenza. Poi le furono tolte altre terre e continuò ancora a chiamarsi repubblica. Anche quando non ebbe più territorio, i suoi abati si dichiaravano nominati per « illustres viros nobilis castri Reipublicae Senàricae ».

Verso la metà del '700, Senàrica fu assegnata in godimento a dieci capi di famiglia, che divennero *Baroni della propria Università;* più tardi fu addirittura concessa in feudo a Sigismondo di Nardangelis. Fu il colpo mortale. I

SIGILLO DELLA REPUBBLICA. *(Fot. Lembo)*

Liber Mortuorum
Podii Remontis,
seu
Reipublicę Senaricę
Confectus a Revdo Ar-
chipresbytero D. Hye-
ronimo Ferranti
Villę Populi
Anno Dni
1780

« LIBRO DEI MORTI » DELLA REPUBBLICA, DATATO 1780, CONSERVATO NELLA CHIESA PARROCCHIALE. *(Fot. Lembo)*

COLONNETTA MILIARE, RINVENUTA PRESSO POGGIO UMBRICCHIO, NELLA CUI PARROCCHIALE ORA SOSTIENE UN' ACQUASANTIERA.

precedenti investiti si opposero con la forza, ma come fu ordinato il sequestro del feudo, ricorsero alle vie legali. La difesa della Repubblica fu affidata ad un avvocato con l'annuo stipendio di sei ducati! La causa fu perduta. Lo storico opinò che l'avvocato « o non fece pel meschino guiderdone, o fu vinto dall'avido guadagno ».

Della favolosa Repubblica ormai restava soltanto un nome sonoro, un fulgido ricordo di gloria. Il Senato, i Dogi, l'Ordine dei Nobili, il gonfalone dorato; il leone con la serpe, bianco in campo nero; il trattato di alleanza con Venezia e le vittoriose imprese militari; tutta la secolare magnifica epopea della repubblichetta in miniatura in breve tempo si sgretolò, si frantumò. Il vento disperse quel pulviscolo d'oro.

PIETRO MARCOZZI

ILLUSTRI STRANIERI IN ITALIA

LA GIOVINEZZA ITALIANA DI GIACOMO CALLOT

GIACOMO CALLOT, DAL QUADRO DI VAN DYCK. *(Lucas Wosterman incise)*

L'arte di Giacomo Callot è nata e maturata in Italia.

Il grande incisore e disegnatore lorenese — la cui fama è stata rinverdita in questi tempi dal terzo centenario della morte — venne tra noi ragazzo ancora e rimase in Italia fino alla soglia della trentina, avendo già raggiunto, colla celebre stampa « La fiera dell'Impruneta » (1620) il culmine della sua arte.

Nato a Nancy (i suoi biografi, con varie argomentazioni che sarebbe troppo lungo riassumere, collocano la data della sua nascita tra il 1591 ed il 1593) da una famiglia da pochi anni fatta nobile e dotata di un blasone con cinque stelle in campo azzurro, la prima parte della sua vita, fino al 1608, conserva un sapore leggendario.

Ai suoi tempi, e sopratutto per chi fosse dotato di temperamento artistico, il viaggio d'Italia era l'idea fissa, la dolce ossessione: e la conobbe anche il Goethe, due secoli più tardi! Vibrava ancora nell'aria, come un barbaglio d'oro, l'alone splendente della Rinascita: come farfalle al lume tutti accorrevano a Roma. In quegli stessi anni — per limitarci agli artisti francesi — anche Claudio Lorena e Nicola Poussin dovevano arrivarvi e, una volta giunti nella Città eterna, restarvi la maggior parte di lor vita.

Secondo una tradizione che i suoi biografi si sono fedelmente tramandati fino ai nostri giorni, Giacomo Callot sarebbe scappato una prima volta di casa per venire in Italia, aggregandosi ad una compagnia di zingari.

Ci si era sempre creduto: poi è venuta la critica storica a sfatare questo splendido episodio; non risulta, difatti, provato da nessun documento.

Ma, accanto alla verità storica, che ha certamente i suoi diritti, esiste una verità poetica: e la fuga del giovincello estroso, nervoso, appassionato, con una masnada zingaresca, pur di venire a Firenze ed a Roma, è poeticamente così calzante col carattere — e coll'opera — di Callot, che, se non fosse accaduta, bisognerebbe tornare ad inventarla...

Ci credeva, comunque, il vivace saggista Arsène Houssaye, quando, quasi un secolo fa, dedicava al Nostro, in una delle prime annate della *Révue des deux Mondes*, un saggio brillantissimo. Le biografie romanzate — o novellate — che hanno avuto tanto successo, e contro le qua-

di tanto si è tuonato dagli storici serî, — non sono una scoperta del dopoguerra: si sono sempre fatte, e tutto lascia credere che, malgrado gli anatemi dei dotti, si faranno sempre. Ci racconta dunque l'Houssaye che, mentre il ragazzetto, felice, al settimo cielo, trotterellava verso Roma sopra un asinello, ed era già in vista delle bionde mura, invece di entrare spedito in città, lasciò brucare un poco la bestia pei prati, quasi per assaporar così lui stesso più a lungo (mentre l'asino assaporava i cardi e l'erbaccia) la gioia trionfale del suo ingresso. Uscivano in quel mentre dalle porte di Roma dei buoni mercanti di [illegible]: quando si dice le combinazioni! Ti vedono [illegible] scappato, te lo riconoscono e te lo riportano a casa. Il fuggiasco sarebbe dunque stato strappato a Roma proprio quando già stava per toccarla col dito...

Solo col 1608 (sorvolando sopra una seconda ipotetica fuga fino a Torino) si entra nella vera cronaca. Si sa con certezza che Giacomo Callot, col consenso dei famigliari, ottenne di essere aggregato ad una ambasciata che il duca di Lorena Enrico II inviava al Papa per partecipargli il proprio avvento al trono. Altro che zingari! Questa volta siamo in nobile corteo, al seguito del conte di Tornielle.

All'incirca diciassettenne, in quel momento in cui ci si affaccia alla vita in un rigoglio di forze intatte, Giacomo Callot comincia col vagabondare per Roma e passa di meraviglia in meraviglia. Si ritrova con amici d'infanzia e compa-

(Fot. Alinari)

trioti — l'Henriet, il De-ruet — frequenta le osterie degli artisti, conosce il Tempesta, decoratore del Palazzo Vecchio di Firenze — al quale tre anni dopo dovrà il proprio trasferimento alla Corte de' Medici — e, quando i quattro soldi portati da casa sono finiti ed è venuto il momento di mettere la testa a partito, cerca qualcosa da fare.

Viveva a quei tempi in Roma — come racconta il Baldinucci, in un'opera che, secondo la voga dei titoli interminabili allora in uso, si appellava: «Cominciamento e progresso dell'arte dell'intagliare in rame, colle vite di molti dei più eccellenti maestri della stessa professione» — un certo Thomassin. Costui, dopo avere esercitato l'umile mestiere di incisore di fibbie da cintura, di cui la moda era ghiotta, si era messo a bulinare il rame, riuscendovi così bene che, non arrivando a contentar la clientela, dovette prendersi a giornata degli apprendisti. Giacomo Callot fu uno d questi: un benevolo desti no lo aiutava a mara viglia.

Al servizio del Thoma sin ci rimase circa tre an ni. Imparò il mestiere; m nulla, nelle sue opere d questo periodo, che ci s no pervenute, fareb presagire i primi pas di un grande artista. E se non hanno alcun acce to personale: sono, appu to, secondo le funzioni c esercitava ed il salario c riceveva, i lavori di apprendista. Novizio Roma, non doveva dive tare artista possente originale che a Firenze.

Sulla partenza del M stro per Firenze si han

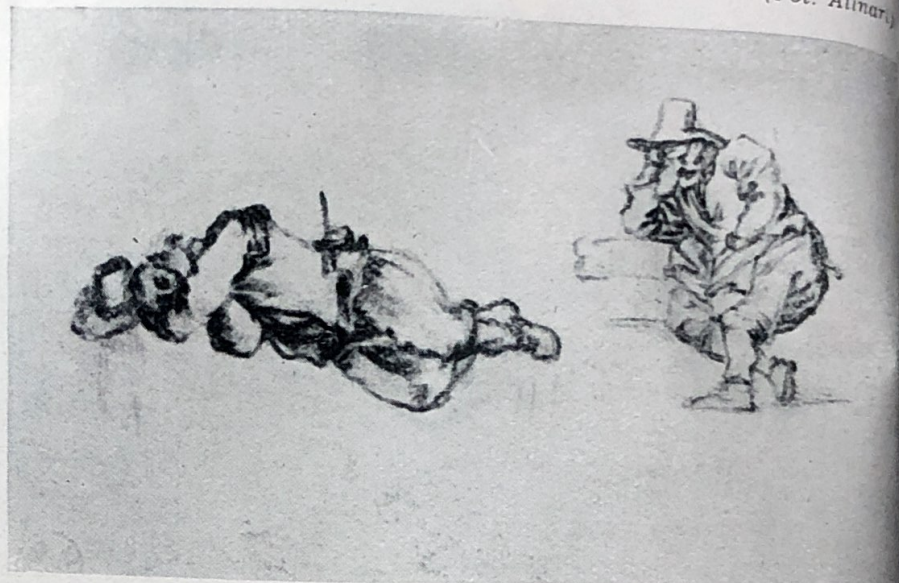
due versioni: una di carattere privato ed una di carattere pubblico. La prima, che appartiene alla leggenda romanzabile, trova il suo germoglio in una frase del Félibien: «Fu obbligato a lasciare il suo vecchio maestro (il Thomassin) perchè questi si era ingelosito a cagion della familiarità, forse eccessiva, che Callot, giovane e ben fatto, si prendeva con sua moglie». I romanzieri, non occorre dirlo (più di un romanzo è stato scritto sulla vita del nostro Lorenese) si sono buttati su questo episodio come avvoltoi famelici: hanno fatto di Callot un Lovelace. Questa volta io propendo per la versione documentabile: Callot andò a Firenze perchè era morta, a Madrid, la regina di Spagna. Proprio così: a questo mondo la catena delle cause e degli effetti, che tutti ci irretisce, è infinita. Ma, in questo caso, gli anelli della catena sono pochi e chiaramente plausibili. La granduchessa di Toscana, sorella della regina di Spagna, avendo deciso di fare grandi cerimonie funebri nella cappella medicea di San Lorenzo, ordinò d'urgenza al Tempesta, che allora si trovava a Roma, ma che già aveva lavorato pei Medici a Firenze, ventisei grandi acqueforti per adornare la chiesa. Il Tempesta, per arrivare a tempo, si prese come aiutanti Schiaminozzi e Callot, e quest'ultimo, appena compiuto il lavoro, venne incaricato di portare le tavole a Firenze.

Il periodo fiorentino, dal gennaio del 1612 alla primavera del '21, è il più felice e glorioso di tutta la vita di Giacomo Callot.

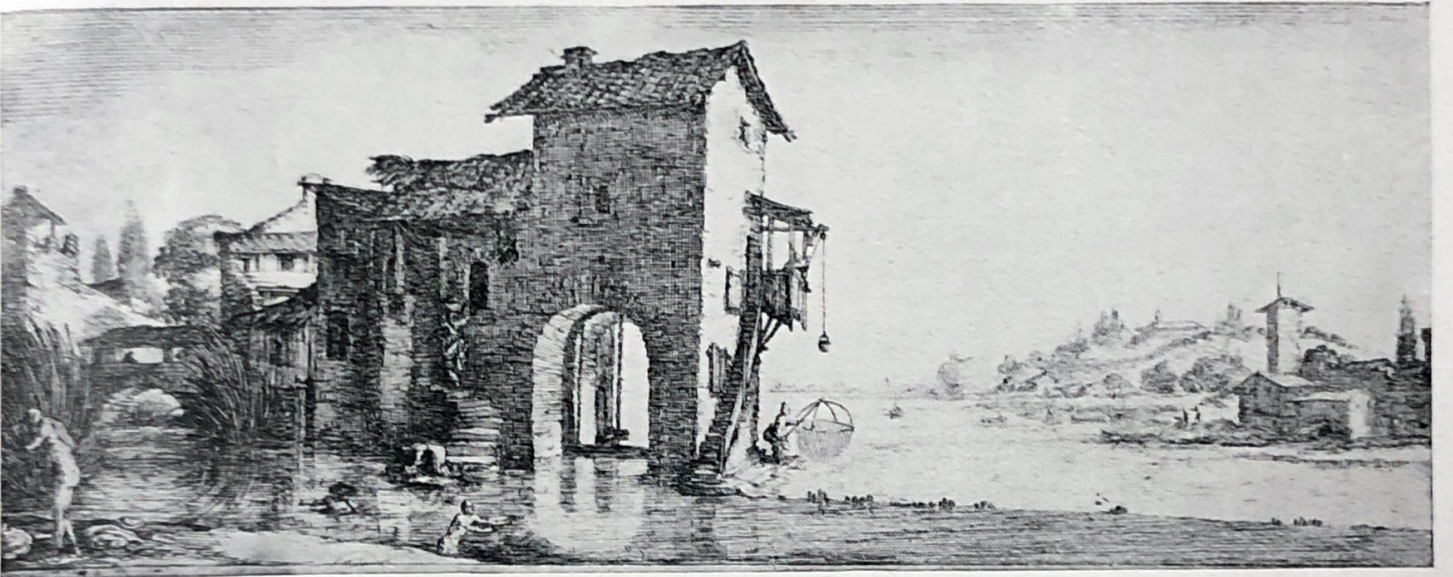
Cosimo II, allora regnante, non era principe da lasciarsi scappare un artista che promettesse qualcosa di buono: si affrettò ad assumere al servizio della Corte il giovinotto, per otto scudi al mese e il diritto di sedere alla mensa dei paggi. Fu alloggiato, con altri artisti, nella Galleria degli Uffizi, nei locali che divennero poi la celebre Tribuna. Per quattro anni lavorò a glorificare la famiglia regnante, con la serie di stampe dette « Le battaglie dei Medici ». Seguì un periodo di multiforme attività, durante il quale molto giovò al Lorenese la vicinanza dell'architetto e decoratore Giulio Parigi, ordinatore delle feste di Palazzo, che fu suo maestro di prospettiva. Sulle acqueforti della serie « Guerra d'Amore » e « Guerra di bellezza » (1616) appaiono per la prima volta quelle figurine secondarie e popolaresche di mendicanti, di storpi, di venditori ambulanti e di lanzichenecchi che dovevano a poco a poco diventare una delle caratteristiche della sua produzione; e forse, oggi, il suo volto più fresco e vivo ai nostri occhi. Nel 1617 esce l'albo dei « Cinquanta capricci », di una squisita lievità di tocco. Il Callot cerca di evitare il tratteggio e tende a dare espressione e spirito alle sue invenzioni semplicemente modulando il vigore dell'incisione.

Quasi egli presagisse la prossima fine della splendida fioritura toscana della sua arte, moltiplica nel '18 e nel '19 la propria operosità: dieci paesaggi italiani, trentasette « Miracoli dell'Annunziata », sedici stampe sulla vita di Ferdinando I, e, con mille altre cose, il grazioso ventaglio che celebra le gaie feste dei tintori e dei tessitori sull' Arno (Battaglia del Re Tinta e del Re Tessi), vengono pubblicati in questo fecondissimo periodo.

Nell'estate del '19 andò a vil-

STUDIO PER LA « FIERA DELL'IMPRUNETA ». (Fot. Alinari)

STUDIO PER LA « FIERA DELL'IMPRUNETA ». (Fot. Alinari)

STUDIO PER LA « FIERA DELL'IMPRUNETA ». (Fot. Alinari)

BATTAGLIA. *(Fot. Alinari)*

PAESAGGIO. *(Fot. Alinari)*

[illegible] LA FIERA, OSSIA I GIOCATORI DI BOCCE. *(Fot. Alinari)*

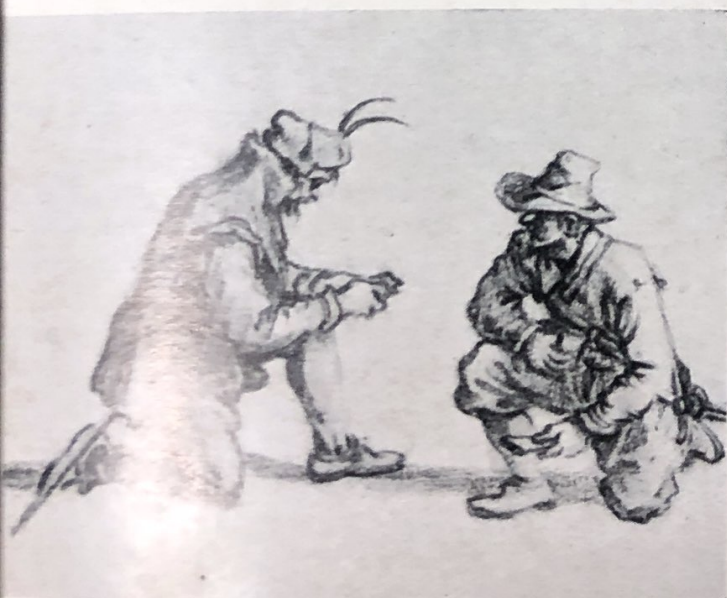
leggiare all'Impruneta: da questa felice vacanza nacque il suo capolavoro. Il 18 ottobre, per San Luca, si tiene in questa borgata una popolosa fiera: è il soggetto della più celebre stampa di Callot; le più varie scene popolari vi si snodano, con sapiente equilibrio di masse, con viva intensità di dettagli umoristici, con schietto sapore popolaresco e paesano, nella luminosa corona della impareggiabile campagna toscana. Molte *kermesses* della pittura fiamminga nascono da questa composizione, per la quale l'artista ricevette in dono dal principe una catena d'oro col suo ritratto. Fu l'apogeo della fortuna del Callot in Italia.

Nel febbraio del '21 Cosimo II moriva: e di lì a poco la tutrice del successore, Cristina di Lorena, congedava l'artista per ragioni d'economia. Dopo tredici anni, Callot ritornava a Nancy; e non doveva più vedere l'Italia.

Giacomo Callot, oltre che un insuperato maestro nella sua arte, doveva essere un uomo delizioso. Ma la povertà della documentazione che ci è pervenuta sulla sua vita lascia la sua figura capricciosa ed ironica in una enigmatica penombra leonardesca. Curioso di tutte le forme della vita, avventuroso, zingaresco (almeno nei gusti); ma anche tenace lavoratore e moralista, innamorato della sua arte e della prodigiosa Italia della Rinascenza: tale egli ci appare. Peccato che il Barrès, che fu spesso affascinato della fresca e varia personalità del suo concittadino Callot, non abbia consacrato alla sua giovinezza in Italia l'equivalente delle pagine che ci ha lasciato sul pittore Claudio Lorena. L'opera del Lorena fu definita da un critico « il sogno dell'Italia nell'anima di un settentrionale ». Definizione che, per più di un aspetto, potrebbe estendersi anche all'arte limpida, arguta ed incisiva del giovane Giacomo Callot, italiano d'elezione.

PIERO GADDA

LA « FIERA DELL'IMPRUNETA ».

(Fot. Alinari)

CARTA DISEGNATA DA JACOPO GOURLATIUS NEL 1606: IN ESSA, SOTTO LA DENOMINAZIONE DI «LA MONT MAUDITE» SI TROVA IL PRIMO ACCENNO AL MONTE BIANCO.

(Dall'*Atlante Mercator*)

IL NOME DEL MONTE BIANCO

In quale epoca il vertice delle Alpi è stato individuato con epiteto proprio, o con una denominazione poi tradotta in quella rimastagli di *Monte Bianco*? E quando questo nome fece la prima comparsa sulle carte geografiche e nella letteratura alpina?

Ecco i quesiti che alcuni studiosi si provarono di sciogliere con varia fortuna, cercando di risalire alle incerte origini e di districare la complicata etimologia del famoso toponimo, che tuttavia sembra nato per generazione spontanea, tanto è ben appropriato al monte che esso designa.

Per rispondere alla prima domanda, non c'è altro mezzo che procedere per via di induzioni, attingendo gli elementi di giudizio da fonti attendibili, senza lasciarsi fuorviare da preconcetti di sorta. Gli scrittori, specialmente francesi ed inglesi, che più o meno ampiamente si sono occupati dell'argomento, hanno avuto il torto di impostare la loro tesi sul terreno mobile di particolari competenze, tenendo solo conto di un determinato aspetto del problema. Cercando di far prevalere il proprio punto di vista, linguistico, storico o geografico, tutti han dimenticato di considerare che il massiccio del Monte Bianco non è di esclusivo dominio della Francia, ma che appartiene per una rispettabile porzione anche all'Italia. Ed è proprio dalla valle d'Aosta che il Gigante prospetta la sua facciata più maestosa ed imponente, e senza dubbio da questa parte esso ha dovuto fare la sua entrata nella leggenda e nella storia. Escludere le indagini dal settore valdostano vuol dire ignorare i punti di riferimento gli intuitivi, che consentono una logica soluzione del quesito.

Il Monte Bianco proietta la sua ombra su popoli d'antica civiltà e domina con la sua mole tutta l'alta valle d'Aosta, percorsa dalla strada [illegible] transalpina del Piccolo San Bernardo (*Alpis Graia*), per la quale [illegible] le legioni di Giulio Cesare, dirette a guerreggiare nelle Gallie. Tribù preistoriche, stanziate nelle sue immediate vicinanze, fecero la spola dall'un versante all'altro per il *Cremonis Jugum*, l'attuale colle di La Seigne, passando proprio ai piedi del Monte Bianco. Non è concepibile che, nell'animo degli aborigeni e poi dei Romani, la sua vista non abbia suscitato un senso di ammirazione, e magari un istintivo superstizioso sgomento. Si deve presumere che la superba scintillante cupola di neve sia stata individuata fin da quei tempi lontani, e designata con epiteto appropriato, suggerito dalla sua perenne bianchezza. E il battesimo non può essere avvenuto che dalla valle d'Aosta, come risulterà dagli argomenti che esporremo.

La risposta alla seconda domanda non è molto complicata, sebbene anche su questo punto non tutti vadano d'accordo. Alcuni storici pretendono che il nome del Monte Bianco si identifichi colla locuzione *rupes alba*, inserita in una carta del 1091, che definisce i limiti territoriali del priorato di Chamonix; ma i più sostengono che l'appellativo fece la sua prima comparsa in uno scritto del 1744, e su una carta geografica del 1779.

Tanto l'uno che l'altro quesito vanno risolti sulla scorta d'una documentazione attinta direttamente da fonti in loco, evitando i travisamenti eruditi e letterari. Attenendoci a questo metodo, siamo risaliti all'origine glottologica del toponimo, scaturito spontaneamente dalla parlata dei primitivi, l'abbiamo seguito nelle sue trasformazioni durante il corso dei secoli, fino a

IL MONTE BIANCO VISTO DA PRÉ ST. DIDIER, DOVE SVOLTA LA STRADA DEL PICCOLO S. BERNARDO. *(Fot. G. Brocherel)*

raggiungere la forma definitiva attuale: *Monte Bianco*.

Com'è noto, fin dai tempi preromani la valle d'Aosta era abitata dai Salassi, derivati dalla *gens* celtico-ligure, e dopo due millenni da questa lontana parentela rigalleggiano nella toponomastica valdostana non pochi relitti linguistici che non è qui il caso di enumerare. L'etimologia della denominazione che ci interessa va ricercata appunto nel glossario celtico-ligure. Nel *patois* dell'alta valle d'Aosta, ove affiorano più genuine le voci arcaiche, il gesso crudo si chiama *greja*, termine di evidente derivazione dal radicale celtico *gray*, che vuol dire bianco. La sostantivazione dell'aggettivo è frequente nelle parlate dialettali meno contaminate da influenze letterarie. *Alp* è pure un vocabolo rampollato dalla stessa fonte linguistica, e corrisponde a sommità, al latino *mons*. Ora, la locuzione *Alpis Graja*, citata da Strabone, per designare il valico del Piccolo San Bernardo, che Tacito poi chiama *Mons Grajus*, significa null'altro che *sommità bianca, monte bianco*.

Parmi dunque che tale appellativo sia stato ispirato dalla vista dell'im-

CARTA DELLA SAVOIA DI JUDOCUS HONDIUS, DATATA 1630. VI SI TROVA SEGNATO « LA MONT MAUDIT » E, PER LA PRIMA VOLTA, « CHAMONIS ». *(Collezione dell'A.)*

IL MONTE BIANCO VISTO DA CHAMONIX. *(Da una litografia di H. Terry, 1850*

ponente biancheggiante massiccio, che si offre allo sguardo percorrendo la strada che risale l'alta valle d'Aosta, e adduce al passo del Piccolo San Bernardo, praticato fin dai tempi preistorici. L'apparizione di questo colosso nella cupa inquadratura della valle è certamente impressionante, e non occorre nessuno sforzo mentale per trovarne la giusta denominazione, che gli storici greci e latini certamente non inventarono, ma fedelmente trascrissero dal locale dialetto valdostano.

Nelle antiche carte valdostane, negli atti di riconoscimento dei [illegible] del XV e XVI [illegible] l'epiteto *albus* ricorre di frequente per individuare elementi del rilievo orografico ed anche abitati permanenti e temporanei. La toponomastica valdostana annovera a iosa becche, punte, teste, cime, guglie distinte col colore della neve. La locuzione *Mont Blanc* corrisponde a

CARTA W. FADEN DEL 1778. PER LA PRIMA VOLTA IL NOME « MONT BLANC » E' STAMPATO AL SUO VERO POSTO, E VI SI TROVA ANCHE SEGNATA LA « GRANDE MER DE GLACE » O « GRANDE VALLÉE »

IL MONTE BIANCO VISTO DA SALLANCHES. *(Da un dagherrotipo di Salathé, 1845)*

un alpeggio dell'alta Valgrisanche e ad una frazione del comune di Champorcher. Può darsi che la vista prestigiosa del Monte Bianco abbia contribuito a diffondere l'epiteto *bianco* nella nomenclatura topografica valligiana, circostanza che convaliderebbe la nostra tesi, secondo la

IL VERSANTE ITALIANO DEL MONTE BIANCO, LA MAGGIORE ELEVAZIONE DELLE ALPI E DEL CONTINENTE, DALLE TRE PRECIPITOSE PARETI, FRA LE QUALI SI INCUNEANO ENORMI GHIACCIAI. *(Fot. G. Brocherel)*

CARTA DE SAUSSURE, DEL 1786. VI SI TROVANO NITIDAMENTE RAFFIGURATE LE ALPI CHE CIRCONDANO IL MONTE BIANCO. *(Collezione dell'A.)*

quale il toponimo sarebbe effettivamente sbocciato per generazione spontanea dall'*humus* dialettale valdostano (1).

Del resto, non mancano gli elementi a suffragio di questa opinione; ne citeremo solo due, che ci sembrano abbastanza concludenti.

Nel 1680, il geografo piemontese Borgonio licenziava la sua pregevole carta degli Stati di Savoia, in 15 fogli, in uno dei quali è fatta menzione di un enigmatico *Mont Alban*, al posto del massiccio del Rutor, mentre il vicino imponente gruppo del Monte Bianco rimane anonimo.

Ora, il *Mont Alban* non figura in nessuna delle precedenti carte della zona, segno che è stato proprio il Borgonio a farne la scoperta. E come? Non ci sembra verosimile ch'egli siasi recato in tutte le valli alpine, per rilevare grosso modo le minute della sua carta, e per controllare i dati antecedenti. Egli si è valso, piuttosto, di informazioni attinte da varie fonti, una delle quali gli avrà riferito che, percorrendo la strada del Piccolo San Bernardo, assai frequentata in quel tempo, si vede una gran montagna, tutta bianca di neve, il *Mont Alban*, trascrizione letteraria (che sente un po' di latino) del nome dialettale raccolto sul luogo dall'informatore. Tenendo conto della schematica rappresentazione del rilievo orografico sulla carta Borgonio, non dobbiamo stupirci se anche la nomenclatura è alquanto arbitraria e fuori posto, se il *Mont Alban* è stato messo a sud del Piccolo San Bernardo, piuttosto che a nord, al posto del Monte Bianco, al quale senza dubbio si riferisce.

Il Borgonio fece scuola: il disegno della sua carta servì da falsariga ai geografi successivi, che non dimenticarono di metter il *Mont Alban* sempre al posto del Rutor, fino a quando l'ubicazione del Monte Bianco fu precisata; da allora, la dici-

---

[illegible] opina che basti la neve a giustificare il nominativo Blanc osserviamo [illegible] valdostane dette bianche perchè ammantate di neve si possono contare [illegible] di una mano, mentre infiniti sono i particolari topografici e le località [illegible] tale epiteto, a causa del color biancastro delle rocce, calcari o ges[illegible] o di un semplice spuntone da un declivio di pascoli. Per es., il colle [illegible], la Punta Bianca della Grivola, ecc.

tura *Mont Alban* scompare dalle carte, e il Rutor ridiventa anonimo; segno che aveva usurpato un nome che non gli spettava. Ecco un altro probante elemento di giudizio.

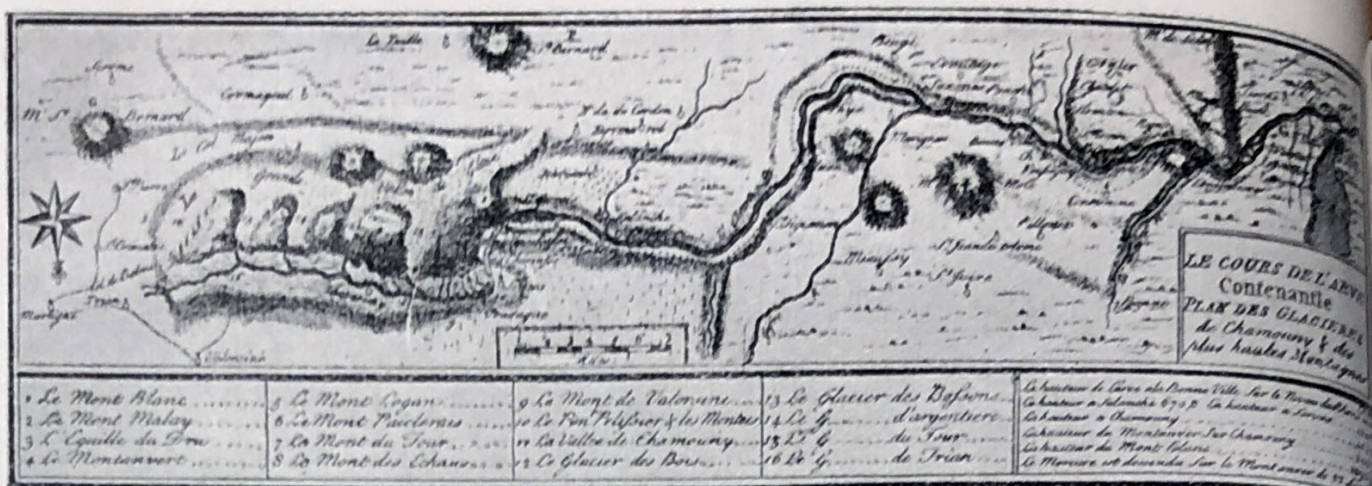
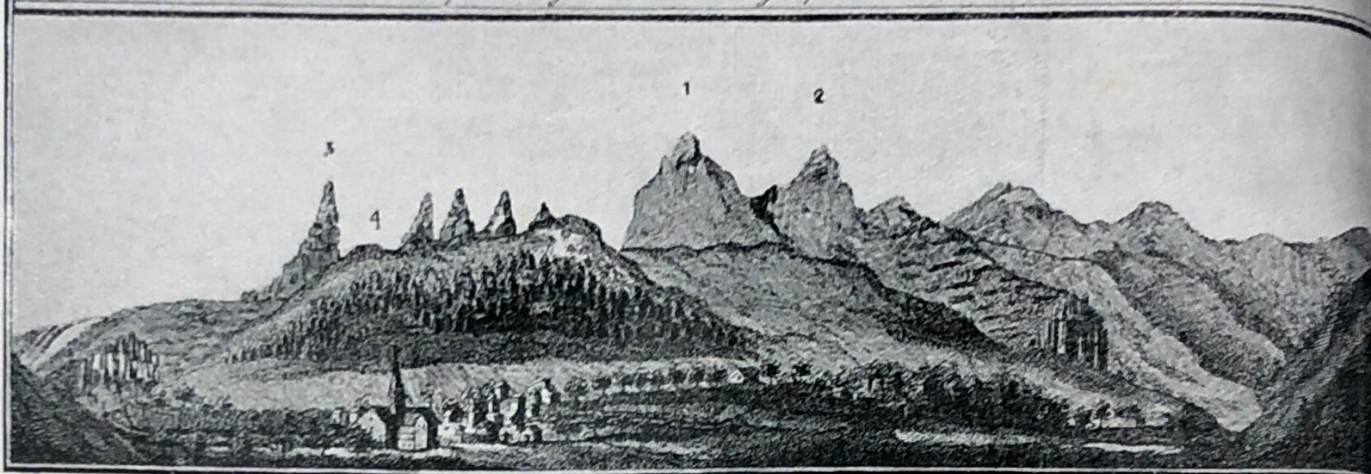
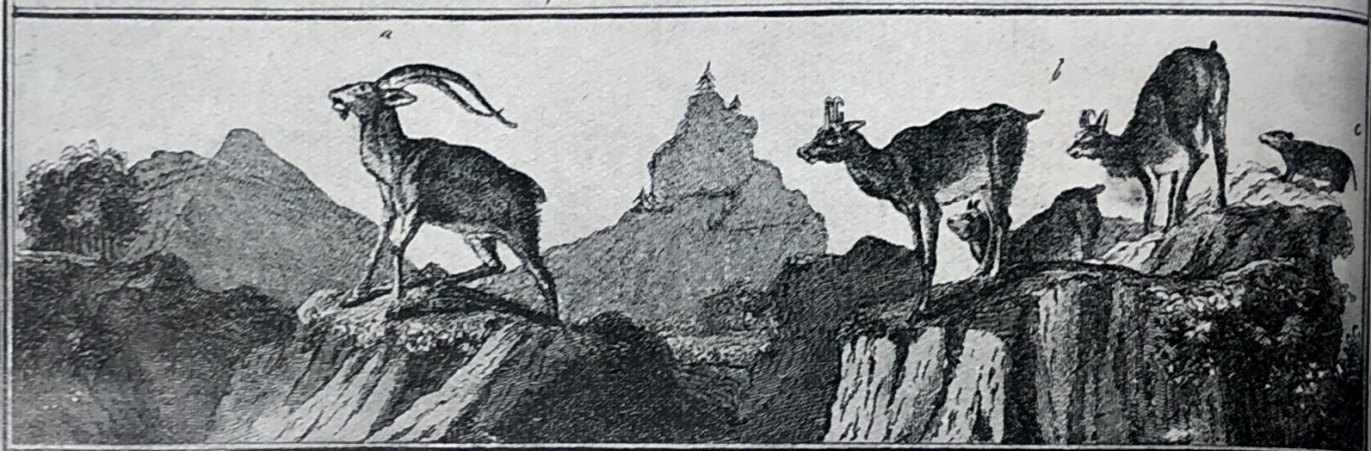
Al filologo savoiardo Désormeaux, nel collazionare le versioni di una *Chanson de geste* di Huon di Villeneuve, vissuto nel XIII secolo, parve di ravvisare in un verso una indubbia allusione al Monte Bianco. Fra le tante, esiste di tale poema una trascrizione ad opera d'un trovatore veneto, che rimaneggiò il primitivo testo francese, per renderlo più comprensibile ai suoi uditori. Il verso rivelatore si trova nella seguente strofa:

Molto fa belo lo castel in [ssemblant,
Non è miga si belo lo gran [Montebliant;
Lli muri son alti, tore li a [plui de çant,
Non è ça si blanca farina [de formento.

Sebbene non sia specificato che si tratti veramente del Gigante delle Alpi, il trascrittore lascia però intendere che il suo paragone si riferisce al *gran Montebliant*, al sommo dei monti bianchi, la cui bianchezza è tale che la bianca farina di frumento non può reggere al confronto.

LE CANDIDE MASSE DEL MONTE BIANCO COME APPAIONO DALLA GALLERIA DI PIERRE-TAILLÉE, NELL'ALTA VALLE D'AOSTA. *(Fot. G. Brocherel)*

Il cantore veneto ha dovuto passare in Valle d'Aosta, forse proveniente dalla Francia per il Piccolo San Bernardo, ed avrà allietato, con le [illegible] facete estrose improvvisazioni, la sogn[illegible] solitudine delle [illegible]ellane: ma la vista [illegible] Monte Bianco do[illegible] suscitargli un senso più di sgomento che di ammirazione, se la sua rievocazione conserva un certo sapore spregiativo. E da chi il trovatore apprese il nome della gran montagna, se non dalla gente valdostana?

In quanto abbiamo detto, ci sembra di aver dimostrato con abbastanza evidenza che, fin dai più lontani tempi, il Monte Bianco ha dovuto essere individuato coll'espressivo nome datogli dai primitivi abitatori dell'alta valle d'Aosta, nome che subì naturalmente l'evoluzione linguistica della parlata locale, senza però mai alterare il suo significato. Così, l'*Alpis Graja* si latinizzò in *Mons Albus*, poi romanizzato in *Mont Alban*, e francesizzato in *Mont-Blanc*. Ma, se tali furono gli appellativi che si susseguirono nel linguaggio usuale della gente del luogo, come si spiega il fatto che il Monte Bianco si identificò, invece, per molti secoli sotto i falsi nomi di

STAMPA ANNESSA ALLA RELAZIONE DI PIERRE MARTEL, PUBBLICATA A LONDRA NEL 1744: « AN ACCOUNT OF THE GLACIERES OR ICE ALPS IN SAVOYE ». - IN ALTO: TRACCIATO TOPOGRAFICO DEL CORSO DELL'ARVE; IL NOME DI « MONT BLANC » SI TROVA STAMPATO PER LA PRIMA VOLTA IN CALCE AL DISEGNO. *(Collezione dell'A.)*

Mons Maledictus, Mont Maudit e *Mont Malay*? Il sinistro epiteto nacque ed ebbe fortuna, perché aderiva meglio all'impressione repulsiva che ai non montanari suscitava la vista della favolosa sfolgorante montagna, di[illegible]a da un'impenetrabile barriera di ghiaccio, e quindi ritenuta miste[illegible] soggiorno di spiriti maligni. La superstizione fu accreditata da una [illegible] allusione che ne faceva il mito di S. Bernardo e che ebbe una certa [illegible] sui due versanti del valico leggendario.

[illegible] compiuto dall'arcidiacono di Aosta, Bernardo da Mentone, [illegible] riferito, come noi lo riassumiamo, nella vita che di lui scrisse [illegible] il prevosto Roland Viot, la cui opera reca l'espressivo titolo: *Miroir de Toute Sainctеté en la vie du Sainct Bernard de Menton, Fondateur des Monastères & Hospitaux de Mont-Joux et Colonne-Joux, situés ès Alpes Penines & Graïes, dittes de luy: grand et petit Sainct-*

Bernard (1). Racconta l'agiografo che il passo del San Bernardo era infestato da una congrega di malandrini, che taglieggiavano i viandanti, magari scannandone ogni tanto alcuni, per terrorizzare vieppiù le popolazioni, che essi sfruttavano con le loro rapine. La storia dice che si trattava di barbari Saraceni, ma la leggenda vuole che fossero i satelliti del dio pagano Giove, annidatosi lassù fin dal tempo dei Romani. Bernardo decise di farla finita con questa genìa di malfattori, e armatosi di santo zelo, a capo di una processione di fedeli, si reca in cima al valico per debellare il nemico. Qui giunto:

« court droit où estoit parquée l'idole, qui bruyoit, mugloit, siffloit, rugissoit furieusement faisant ainsi contenance de vouloir ravir l'onsiesme. Mais le Sainct armé à cru de ses habits Sacerdotaux. & le baston de l'archidiaconat en main, à l'instar de David, marche contre ce colosse, & ayant assené un grand coup de Croix luy iette son estole au col, qui soudain fust toute changée en chaisnons de fer, fors la partie qu'il ténoit en main, puis tirant de toutes ses forces luy fait prendre coup, l'arrache de sa base, & porte par terre la statue brisée sur sa cheute. Après cette action valeureuse, pour combler son triomphe, il exorcise le Diable, qui estoit en saisine de la statuë, l'estrousse, & lui commande de par Dieu vivant d'avoir à vuider ce lieu tout à l'heure, & s'abysmer dans les fondrières de Montmaillet, à deux lieuës delà du costé du couchant, & n'en sortir jusqu'à la consommation du monde, avec défence expresse d'y nuire en façon quelconque (2).

LE FANTASTICHE GUGLIE E LE AFFILATE CRESTE DEL VERSANTE S.E. DEL MONTE BIANCO DI COURMAYEUR, PROPAGGINE DELLA CATENA, VASTA SINCLINALE DI SCHISTI CRISTALLINI TRA DUE ANTICLINALI DI SCHISTI PIU' CRISTALLIZZATI. *(Fot. G. Brocherel)*

La vita miracolosa di San Bernardo diede pure argomento ad un *Mistero*, attribuito dal dotto filologo Aebischer ad un autore valdostano del

(1) Specchio di ogni santità nella vita di San Bernardo di Menton, Fondatore dei monasteri e ospedali di Mont-Joux e di Colonne-Joux, situati nelle Alpi Pennine e Graie e da lui detti Gran e Piccolo San Bernardo.

(2) ...« corre dov'era l'idolo, che rumoreggiava, mugolava, fischiava, ruggiva furiosamente, mostrandosi risoluto di volerli svaligiare. Ma il Santo, vestito de' suoi abiti sacerdotali, col pastorale dell'Arcidiaconato in mano, come David avanza contro quel colosso, e assestatogli un gran colpo con la Croce, gli getta la sua stola al collo, che subito si trasforma in una catena di ferro, tranne la parte ch'egli tiene in mano; poi, tirando con tutta la sua forza, lo fa precipitare, lo afferra dalla base e trascina per terra la statua spezzatasi nella caduta. Dopo quest'atto di valore, per completare il proprio trionfo, egli esorcizza il Diavolo che era nell'interno della statua, lo afferra per la strozza e gli ordina, per il Dio vivente, di allontanarsi immediatamente da quel luogo, di sprofondare negli abissi di Montmaillet, due leghe lontano dalla parte di ponente, e di non uscirne fino alla consumazione dei secoli, con espressa inibizione di nuocere in modo alcuno.

CARTA BERGONIO DEL 1680. PER LA PRIMA VOLTA SI TROVA SEGNATO IL « MONT ALBAN », OLTRE A « LES GLACIERES » E AL « MONT MALAY ». *(Collezione dell'A.)*

XV secolo, per il fatto che vi si riscontrano termini dialettali e riferimenti storici proprî della Valle d'Aosta. Le cronache locali attestano, del resto, che il dramma fu ripetutamente rappresentato in Aosta nei secoli XVI e XVII. In esso è menzione del *Monmalet*, ov'è relegato il diavolo:

Tu seras batu et traynné
Et estachié a ung gibeth,
Icy après, en Monmalet. (1).

Altrove è specificato che il soggiorno assegnato a Satana si trova:

Entre les quatre diocèses
Oste, Genève, Tarenthèse
Et Lyon estant bien renclus. (2)

Tale posizione geografica corrisponde press'a poco a quella del massiccio del Monte Bianco: ed ecco spiegata la ragione per la quale, a cominciare del 1607, sulle carte geografiche esso figura sotto i nomi di *Mont Maudit, Mont Malet, Mont Malay*, epiteti derivati dal latino *Maledictum*.

Vediamo ora di rispondere al secondo quesito: quando il nome attuale fece la sua prima comparsa nella letteratura e sulle carte?

Gli storici di Chamonix e del Monte Bianco hanno fatto gran caso di una carta del 1091, con quale Aimone, conte di Genevese, concede in feudo al celebre monastero di San Michele della Chiusa la valle di Chamonix, i cui limiti sono così definiti: *Omnem Campum Munitum cum apendiciis suis, ex aqua quae vocatur Desa et rupe quae vocatur alba usque ad balmas, sicut ex integro ad comitatum meum pertinere videtur....* Nella *rupe alba*, autorevoli storiografi del Monte Bianco, come Durier, Bonnefois-Perrin, Coolidge, Whymper, credettero di identificare la somma montagna; ma Vallot e Ferrand dimostrarono che tale interpretazione era errata per il fatto che la *rupes alba* figura pure in carte posteriori, con reperibile riferimento ad una roccia bianca che si trova nei pressi di Servoz, al confine occidentale del territorio di pertinenza dell'ex priorato di Chamonix. I sostenitori della tesi, secondo la quale il nome del Monte Bianco avrebbe una origine francese, puntavano proprio sulla famosa carta del 1091, tesi che ha dovuto essere scartata, dopo un esame più approfondito della controversa questione.

E' noto come la valle di Chamonix sia stata *scoperta* nel 1741 dagli inglesi Windham e Pococke, i quali, però, nella relazione che fecero dell'avventurosa spedizione, non fanno parola del Monte Bianco, come se non l'avessero visto, o nem-

(1) Tu sarai battuto e trascinato - E appeso ad una forca - Qui vicino, sul Monmalet.

(2) Fra le quattro diocesi - Di Aosta, Ginevra, Tarantasia - E Lione essendo ben rinchiuso.

meno sentito parlarne. L'anno dopo, l'ingegnere ginevrino Pierre Martel rifece il viaggio, tracciando uno schizzo topografico del corso dell'Arve, nel quale è indicata la posizione approssimativa del Monte Bianco, il cui nome è stampato in calce al disegno. La relazione Martel, pubblicata a Londra nel 1744, in numero limitato di copie, ha dato la consacrazione ufficiale del definitivo battesimo al Sovrano delle Alpi.

Prima di riacquistare la sua genuina espressione, il nome era passato per svariati travestimenti, dei quali val la pena di rievocare la spassosa evoluzione, consultando la cartografia antica della zona.

La prima carta che fa menzione del Monte Bianco, sotto la denominazione di *Montagne Maudite*, è quella disegnata dal ginevrino Jacopo Gourlatius, ed è inserita nell'Atlante Mercator del 1606. Era la riproduzione, con diversa orientazione e scala, di una carta precedente, sciolta, che aveva per titolo: *Lacus Lemani vicinorumq. locorum nova et accurata descriptio*. Lo spazio, entro il quale avrebbe dovuto figurare l'alto Chiablese col massiccio del Monte Bianco è occupato da un cartoccio calligrafico [illegible] la leggenda dedicatoria, per cui la dicitura [illegible] *Mont Maudite* è [illegible]ta in margine al disegno, press'a poco in direzione della gran cima, vista da Ginevra, a una distanza di circa 30 chilometri e a nord-est della cittadina di Bonneville. Il Gourlatius ebbe lo scrupolo di segnare sulla sua carta il lontano biancheggiante ammasso di ghiaccio, coll'epiteto dato dai Ginevrini a quel misterioso mondo interdetto: *Montagne Maudite*.

E la denominazione rimase per un bel pezzo sulle carte della zona, sempre allo stesso posto, come in quella della Savoia di Judocus Hondius del 1630, nella quale spunta per la prima volta il nome di *Chamonis*.

Nelle carte che seguono, gli elementi oro-idrografici sono rappresentati con maggior precisione, ma rimane l'incertezza circa il Monte Bianco, designato col nome di *Les Glacières* sulla carta Sanson del 1648, la quale mette la *Mont Maudite* a N.-E. di Bonneville e un *Mont Malay* a levante di *Les Glacières*, per modo che il Monte Bianco dovrebbe essere identificato sotto tre nomi e in tre situazioni diverse.

Come se questa confusione di nomi non bastasse, la carta Borgonio del 1680 aggiunge quello di *Mont Alban*, che dovrebbe interpretare l'autentica denominazione con la quale i Valdostani chiamano il Monte Bianco. E affinchè non sorgano equivoci, il Borgonio ha cura di spostare *Les Glacières* da sud a nord di Chamonix, ove la dicitura rimarrà, tanta è l'autorità di cui gode il geografo, in tutte le carte susseguenti.

Finalmente, nel 1742, Pierre Martel riconosce l'autentica posizione del Monte Bianco e ne raccoglie dalla bocca dei montanari il vero nome: *Mont Blanc*. Ma la sua scoperta resta ignorata ai geografi, e le spurie denomi-

LA FORMIDABILE MURAGLIA DEL MONTE BIANCO DALLA « CONCA DI VIVO SMERALDO - TRA FOSCHI PASSAGGI DISCHIUSA... » DI COURMAYEUR. *(Fot. G. Brocherel)*

NELLA VERDE CORNICE COSTITUITA DAI FIANCHI DELLA VALLE, IL MONTE BIANCO APPARE DI UNO STUPENDO CANDORE. *(Fot. G. Brocherel)*

nazioni ricompaiono sulle carte edite negli anni seguenti. In quella di Robert de Vaugondy, del 1751, il *Mont Maudit* ha fatto un balzo da N.-E. di Bonneville a S. di Chamonix; nella ristampa aggiornata dell'Atlante Borgonio del 1772, *Les Glacières* passano a S.-E. di Chamonix, ma il *Mont Alban* non è ancora sparito, mentre esce fuori un *Mont Malet* al posto delle *Grandes Jorasses*; nella carta Placide-Desauche, del 1782, le *Glacières* ritornano a N. dell'Arve, mentre in quella di Chauchard-Desauche del 1791 ricompare il *Mont Maudit* a S. di Chamonix.

Abbiamo avuto la fortuna di avere sotto gli occhi una carta che ha per titolo: « *Nuova carta della Svizzera, nella quale sono esattamente distinti i tredici Cantoni, i loro alleati e i loro soggetti* », pubblicata a Londra nel 1778 da W. Faden. Nella didascalia che accompagna il titolo si dichara che la carta è stata « *sottoposta alle operazioni trigonometriche fatte nel 1775 dal Cav. Giorgio Schuckburg* ». Quanto alla catena del Monte Bianco, la carta Faden si avvale dello schizzo topografico rilevato dal Martel nel 1742, e stampa i nomi di *Mont Blanc e Mer de Glace*, più o meno al posto che dovrebbero occupare. La carta Faden del 1778 vanta la priorità di menzione sia della suprema cima, sia dell'ampio bacino glaciale del Gigante.

Dal sensazionale viaggio dei due Inglesi nel 1741 passano due decenni prima che la valle di Chamonix sia nuovamente visitata da persone di studio. Ma nel 1760 cominciano le esplorazioni e gli studi dei due naturalisti ginevrini Bourrit e De Saussure, il quale ultimo riesce anche a scalare la cima Bianco nel 1787. scritti divulgativi questi due scienz antesignani della le teratura alpina, t dotti in diverse ling sanzionarono defin vamente il nome *Mont Blanc*. Ragi sentimentali e sto che consigliarono conservare l'epiteto *Mont Maudit* a un anticima del Bianco di *Mont Mallet* a un punta in vicinanza d Dente del Gigante, quale l'antico Mo *Malay* doveva piutto sto riferirsi, second alcuni autori.

Il nome del Mont Bianco ha subìto stesse vicissitudini altri vocaboli arcai i quali, pur non essen do mai caduti in d suso nella parlata d volgo, han dovuto pas sare per diverse fas morfologiche, corri spondenti a particola ri climi etnici, prima di riacquistare il pri mitivo significato ed aver diritto di cittadi nanza nel lessico let terario. Sbocciato spon taneamente dal dialet to dei Salassi, il nome fece qualche travestita apparizione nel corso dei secoli, e prese for ma definitiva solo ver so la metà del sette cento, ma nessuna esi tazione può sorgere circa la paternità del toponimo, che spetta indubbiamente alla valle d'Aosta.

E' quanto abbiamo voluto dimostrare con le argomentazioni espo ste in questo articolo.

G. BROCHEREL

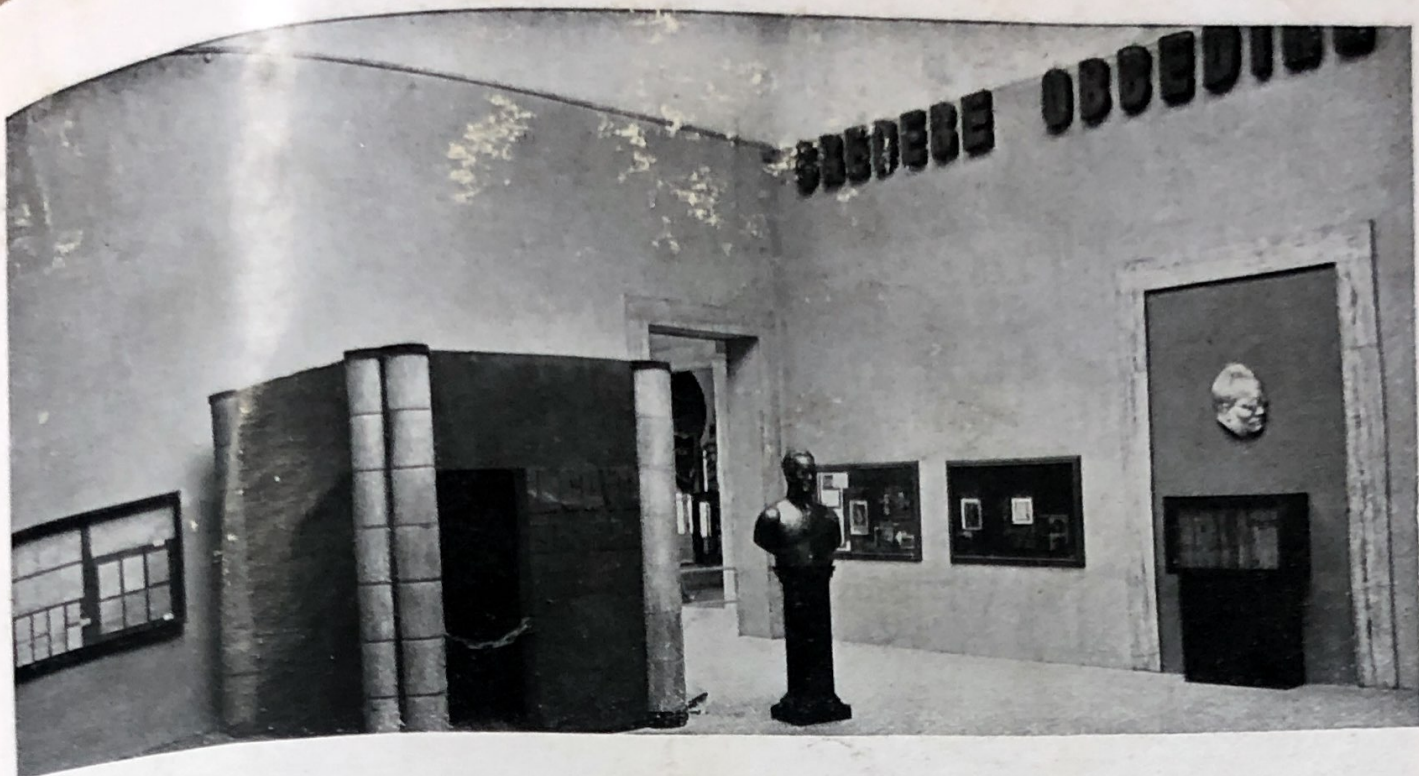
LA MOSTRA DELLA RIVOLUZIONE FASCISTA

Cinque anni fa, al compirsi del Decennale della Marcia su Roma, fu inaugurata a Roma, nel palazzo delle Esposizioni in via Nazionale, la Mostra della Rivoluzione Fascista, evocazione e glorificazione dei soldati degli eroi e dei martiri che, Duce Benito Mussolini, col valore col sangue e col sacrificio iniziarono la nuova storia d'Italia. La Mostra, visitata da centinaia di migliaia di persone, ammirata da Italiani e da stranieri, era troppo bella, troppo eloquente, troppo fiammante delle epiche memorie della vigilia, per durare soltanto un anno e poi chiudersi inesorabilmente per sempre. Storicamente e politicamente era troppo importante per essere vista solo dagli Italiani che in quel periodo vissero o vennero a Roma e ignorata da tutti gli altri. Le nuove generazioni sovratutto dovevano conoscerla, visitarla, amarla, trarne insegnamenti ed esempi.

Non poteva finire come tutte le altre Mostre, e non è finita: si è riaperta, dopo qualche anno, nella parte nuova del palazzo delle Belle Arti a Valle Giulia, nella verde cornice di Villa Borghese, e qui resterà fino a quando sarà possibile una sistemazione definitiva in un edificio da costruirsi espressamente. E in questa nuova fase nulla ha perduto del suo carattere, si è arricchita di documenti e di cimelii che hanno la virtù di far pensare e di commuovere, di convincere e di esaltare. E' rimasta come un grande libro, che tutti possono leggere, capitolo per capitolo, rifacendo il cammino dell' Italia dai giorni dell' intervento a quelli della guerra, della vittoria, della rinuncia, del bolscevismo, delle prime squadre di azione, del trionfo, quando Mussolini poteva annunziare a Vittorio Emanuele III di avergli portato sul Quirinale l'Italia di Vittorio Veneto.

Pur essendo questo stupendo materiale più concisamente ordinato, la successione delle sale è rimasta, com'era logico, immutata. Si va, di sala

in sala, come in un viaggio
tempo. Tempo breve: che
sono quindici anni nella vi
di una Nazione antica co
l'Italia? L'età di un fanciu
Eppure, in così poco temp
quanti avvenimenti di capi
le importanza, quanti fatti d
terminati dalla fede e dall
volontà di un uomo, Musso
ni! Tanti avvenimenti e tan
fatti, da assolvere il compi
di più di una generazione e
inorgoglire l'Italia che ha av
to la fortuna di viverli. Stor
e non cronaca, sempre, d
quando Mussolini, fondato
Popolo d'Italia, reclamò l'in
tervento che spense la vecch
Italia e fece sorgere la nu
va, questa nuova Italia che
dopo aver decise le sorti de
la guerra europea, ha fonda
to, contro la volontà di nemi
ci e di falsi amici, il second
Impero di Roma e ha saput
sbarrare il Mediterraneo al
l'ultimo tentativo di avanzata
che il bolscevismo osava in
Europa.

Così, in questa nuova edizio
ne del libro della Rivoluzione,
accanto alle memorie di ieri —
gagliardetti, armi, ritratti e
lettere di giovani che immolarono la vita per la Patria e il
Fascismo; accanto al covo di
via Paolo da Cannobio e alla
stanzetta di via Lovanio, dove
Mussolini preparò le prime
grandi giornate della storia
contemporanea d'Italia e di
Europa, alle vetrine contenenti i suoi autografi, i ricordi della sua vita e dell'ambiente in
cui visse gli anni della fanciullezza, troviamo i documenti di ciò che l'Italia fascista
ha fatto e continua a fare coi
Fasci all'estero per proteggere
e difendere da tutte le insidie,
tra cui la più grave è quella
della snazionalizzazione, gli
Italiani che hanno lasciato la
Patria. Ed ecco le prove di altri eroismi, altre macchie rosse di sangue di martiri: ecco la
guerra d'Etiopia, ecco la guerra di Spagna, coi loro episodi

sublimi, coi loro morti gloriosi, giovani in massima parte, cresciuti all'ombra dei gagliardetti del Littorio.

Ottimamente inquadrati e, facendo tesoro dell'esperienza, messi in maggiore evidenza, tutti questi documenti dànno la sensazione totale e precisa di ciò che ha fatto la Rivoluzione Fascista dell' Italia e degli Italiani, parlano alla mente e al cuore, suscitano impressioni indelebili, con ogni nome, con ogni data, con ogni figura, dimostrano che il meraviglioso ciclo non si è chiuso, che gli squadristi sono diventati legionarii e non si sono fermati.

Con una felice coincidenza, nello stesso giorno il Duce inaugurò la Mostra della Rivoluzione a Valle Giulia e, nel palazzo delle Esposizioni, quella Augustea della Romanità, in cui sono raccolti i segni della potenza e della gloria dei Cesari e le prove della missione di civiltà svolta da Roma nel mondo. Le due Mostre si completano a vicenda, sono la logica conseguenza l'una dell'altra. Chi avrebbe potuto, in altri tempi, quando Roma non era che un immenso museo, pensare alla celebrazione del bimillenario di Augusto e chi avrebbe potuto senza sentire, fuori di ogni suggestione retorica, la grandezza romana, dare un nuovo volto e una nuova anima all'Italia: quel volto e quell'anima che mirabilmente si rivelano nelle Sale di Valle Giulia?

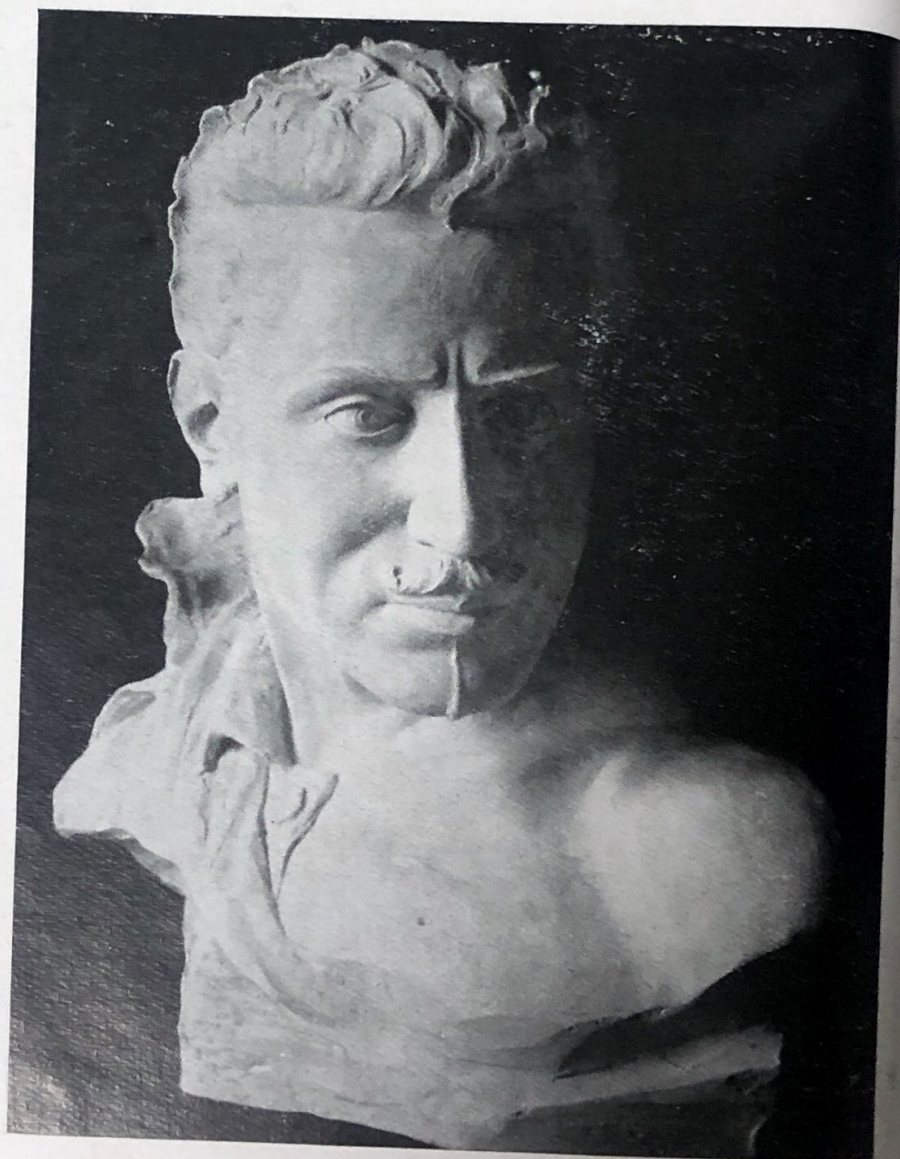
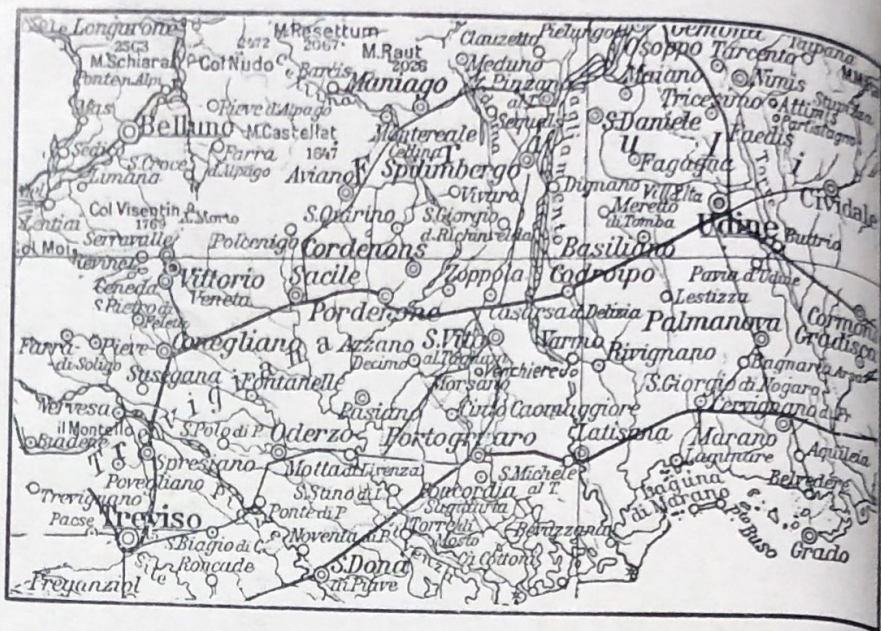
Nessuno, all'infuori di Mussolini. Perciò la personalità di Mussolini è sempre presente, perciò in ogni sala è viva la testimonianza della sua opera geniale e lungimirante, dai primi giorni della battaglia impegnata nelle vie di Milano e poi in tutte le vie d'Italia perchè l'Italia non restasse estranea al conflitto europeo, compiaciuta di una neutralità infingarda ed interessata che le avrebbe preparato un avvenire forse uguale a quello della Spagna rossa, fino ai nostri giorni, fino a domani, giacchè la nuova storia d'Italia continua con la Rivoluzione Fascista.

l. b.

I PAESAGGI DELLE "CONFESSIONI" DI IPPOLITO NIEVO

È noto che Ippolito Nievo, il poeta garibaldino, perito in mare tornando dalla Sicilia con le carte della spedizione dei Mille, ha ritratto nella sua opera maggiore, le *Confessioni di un Ottuagenario*, molti luoghi del *natio Veneto*, dov'egli trascorse la fanciullezza, la sognante adolescenza e la gioventù agitata dalle passioni della Poesia e della Patria.

Dalla terra veneta, e specialmente dal Friuli, tanto da lui amato, egli attinse i motivi fondamentali del suo capolavoro. Il Nievo, infatti, condusse la maggior parte della sua non lunga esistenza tra Padova, dove nacque, e la florida borgata di Soave, che sovrasta un antico castello ghibellino, donde « *l'occhio del riguardante spazia senza limiti e contempla le colline tutte del Veronese orientale e molta parte del Vigentino*»; tra Verona e Udine, tra Colloredo di Montalbano e Portogruaro, tra Teglio e Cordovado, seguendo il padre, funzionario dell'Austria, che avendo perduto l'impiego a causa dei suoi liberi sentimenti, errava in cerca di miglior fortuna dove lo chiamavano i congiunti con promesse di aiuto.

Ma il Friuli s'impresse nel suo cuore e nel suo ricordo: lo amò come « *un piccolo compendio dell'Universo* » e nella sua cornice dagli ampî orizzonti inquadrò le scene indimenticabili delle *Confessioni*. Non v'è regione — a suo dire — che comprenda plaghe più varie, dalle vette immacolate delle Alpi, all'aperto e luminoso riso del mare; dalla pianura palustre, ai dorsi asciutti dei colli su cui verdeggia « *la pampinea vite* ». Fan corona al Friuli i monti della Carnia e delle Alpi [illegible] Lemene, il Tagliamen-[illegible]re, il Natisone, l'Isonzo

IPPOLITO NIEVO. (*Busto dello scultore Valentino Turchetto di Portogruaro*)

FRATTA - VIA IPPOLITO NIEVO. *(Fot. A. Paggiaro)*

VEDUTA GENERALE DEL CASTELLO DI COLLOREDO DI MONTALBANO. *(Fot. A. Brisighelli)*

PIEVE DI TEGLIO VENETO. *(Fot. N. Berlam)*

VILLA DI RAMUSCELLO. *(Fot. A. Brisighelli)*

lo irrigano, discendendo alle marine di Grado e alle lagune di Marano nell'Adriatico.

Al soggiorno di Udine Ippolito preferì quello di Colloredo, che dista dal capoluogo otto miglia, « *tutte vaghe tra collinette ombrose e pittoreschi torrentelli e verdi castagneti* », e dove sorge il turrito castello dei Colloredo, da un ramo dei quali discendeva la sua nonna materna Ippolita. In questo graziosissimo anfiteatro di struttura morenica bisogna cercare, infatti, quasi tutti i paesaggi delle *Confessioni*. Chi lesse il libro non se li dimentica più e li ripensa quasi come luoghi familiari, in cui abbia egli stesso dimorato a lungo.

Ma non si deve credere che le mirabili descrizioni del romanzo riproducano sempre i luoghi e le cose come sono oggidì. Il turista che li visitasse col libro del Nievo alla mano e volesse con quella guida riconoscerli, andrebbe incontro a inevitabili delusioni. Il Nievo usò lo stesso procedimento attribuito al grande Apelle, che per delineare la sua famosa Venere fece una specie di compendio di tutte le bellezze più salienti osservate in una moltitudine di fanciulle greche offertesi a lui per modelle.

Per esempio: il castello di Fratta, in cui si svolge l'azione della prima parte del libro, si trova, sì, nel luogo preciso in cui sorgeva un tempo l'autentico castello di questo nome, di cui rimangono soltanto tracce di fondamenta e qualche spalto di terra; ma le caratteristiche costruttive sono quelle del castello di Colloredo, presso Tricesimo, dov'egli scrisse appunto le *Confessioni* negli anni 1857 e 1858. Come avrebbe egli potuto darci la descrizione del castello di Fratta che a quel tempo era già un cumulo di macerie? « *Io vissi* — scrive egli stesso — *i miei primi anni nel castello di Fratta, il quale adesso è nulla più di un mucchio di rovine, donde i contadini traggono a loro grado sassi e rottami per le fonde dei gelsi...* ».

Ai nostri giorni, in quel punto della sconfinata pianura, a un miglio da Teglio, non esiste più che un lungo dorso di terreno con poche tracce di fondazioni, e verso la metà del secolo scorso era ancora visibile, in discrete condizioni, soltanto un cortile lastricato. Solo un gelso secolare, che guarda ancora quella rovina, potrebbe dirci, se avesse anima e voce, quel che fu al proprio tramonto il castello di Fratta, tardivo

testimone della millenaria vita feudale, di cui Nievo rappresentò il grigio crepuscolo.

Comunque, anche ai suoi tempi aurei, esso non ebbe mai « *la moltitudine dei fumaioli, i quali alla lontana gli davano aspetto di una scacchiera a mezza partita* »; similitudine esatta soltanto se riferita al castello di Colloredo, di cui il Nievo poteva ben dire che, « *se gli antichi signori contavano un armigero per camino, quello doveva essere il castello meglio guernito della Cristianità* ». Anche la poderosa torre dell'orologio, alla quale era addetto il vecchio Martino, è quella di Colloredo, in cui si arrampica tuttora l'edera tenace che — dice il Nievo — «*era venuta rivestendolo... e aveva finito col fargli addosso tali paramen-*

IL MOLINO DI STALIS, FRA VENCHIEREDO E BAGNAROLA. (*Fot. N. Berlam*)

LA PITTORESCA ROGGIA DEL MOLINO. (*Fot. N. Berlam*)

PORTOGRUARO - IL LEMENE. (*Fot. A. Paggiaro*)

ti d'arabeschi e festoni, che non si discerneva più il colore rossigno delle muraglie di cotto».

Questo per l'esterno del maniero. Se entriamo nel castello di Colloredo e cerchiamo la famosa indimenticabile cucina, la cui descrizione è forse il più prezioso gioiello del libro, non troviamo assolutamente nulla che possa ricordarla. Per riconoscerla nei suoi tratti essenziali dovremo visitare il castello di Villalta, feudo un tempo dei Della Torre Valsassina ed ora proprietà dei signori Pecile. La cucina di Fratta è qui: *«un vasto locale, di un indefinito numero di lati molto diversi in grandezza... oscuro, anzi nero, d'una fuliggine secolare, sulla quale splendevano, come tanti occhioni diabolici, i fondi delle cazzeruole».* Gli angoli poi di Villalta *«erano combinati con sì ardita fantasia, che non v'aveva uno che vantasse il suo compagno; sicchè ad architettarli o non s'era adoperata la squadra o si erano stancate tutte quelle che ingombrano lo studio di un ingegnere».* Da ciò l'infinito numero dei lati della grande cucina fumosa e la loro irregolarità.

Il castello di Villalta conserva an-

LA PODEROSA TORRE DELL'OROLOGIO, RIVESTITA «DALL'EDERA TENACE»....

CORTILE D'ONORE DEL TURRITO CASTELLO DI COLLOREDO.

(Fot. A. Brisighelli)

cora il suo romantico aspetto, specialmente nel cortile e nella bellissima torre, che devono aver lasciato una profonda impressione nel giovane scrittore.

Questa sovrapposizione sintetica di aspetti del paesaggio, questo curioso scambio di luoghi si avverte anche in altri particolari descrittivi del romanzo. Esiste ancora la fontana di Venchieredo, presso la quale si svolse l'idillio rusticano fra la vezzosa Doretta e Leopardo, ed oggi ancora vi si dà convegno la gioventù dei dintorni; ma il paesaggio, com'è descritto nel romanzo, non coincide con l'aspetto del luogo, ed anche il particolare dei pesciolini che scherzavano attorno alle seducenti caviglie della giovane si addice meglio alle acque del vicino molino di Stalis, presso Bagnarola, un recesso degno di essere descritto da Virgilio.

Più viva corrispondenza fra il testo del romanzo e i luoghi come ora si presentano, si trova, ad esempio, nella pieve di Teglio, con quel suo modesto ma leggiadro portichetto architravato, dove si vorrebbe vedere ancora «*il piovano... maestro di dottrina e di calligrafia*» a Carlino, e

IL ROMANTICO CASTELLO DI VILLALTA. (*Fot. A. Brisighelli*)

CIO' CHE RIMANE DEL CASTELLO DI PARTISTAGNO, FRA ATTINIS E FAEDIS. (*Fot. A. Brisighelli*)

CORDOVADO. (Fot. A. Paggiaro)

che ha sempre *«dinanzi un vastissimo spazio di pianure verdi e fiorite, intersecate di grandissimi canali»*. Lo stesso dicasi del castello di Partistagno, fra Attimis e Faedis, quantunque oggi scoperchiato e quasi sommerso sotto l'edera invadente, il quale fu teatro della spassosissima scena della bastonatura del temuto messer Grandi da parte del truculento ed arrogantissimo Conte, che, *«posto col suo castello quasi al confine illirico, parteggiava scopertamente per gli imperiali»*.

Nella nostra peregrinazione alla ricerca dei luoghi in cui si svolge l'azione del romanzo, ci premeva particolarmente di ritrovare quel bastione di Attila *«presso alla marina, di fianco a Lagugnana»*, di cui il Nievo dice che *«da Fratta a là correvano sette buone miglia per i traghetti più spicci»* e donde Carlino avrebbe avuto per la prima volta la visione stupenda di un tramonto lagunare, che lo fece cadere in ginocchio, come Voltaire sul Grütli. Ma questo famoso bastione, *«dove la tradizione paesana vuole che, venendo in Aquileia, abbia tenuto suo campo il re degli Unni prima di essere incontrato dal pontefice Leone»*, noi non lo abbiamo trovato, pur avendolo cercato diligentemente nei dintorni di Lagugnana.

Che cosa possiamo indurne? Certo è che la distanza da Lagugnana all'argine marino, donde si può vedere il paesaggio lagunare, è tale che, sommata alla distanza da Lagugnana a Fratta, sembrerebbe impossibile potesse percorrerla un ragazzino in una sola tappa e nello spazio di un pomeriggio, fino al tramonto del sole. E' vero,

LIDO DI PORTOGRUARO, IN RIVA AL LEMENE. (Fot. A. Paggiaro)

altresì, che dai tempi del Nievo ad oggi i notevoli lavori di bonifica eseguiti nella zona ne hanno modificato essenzialmente l'aspetto: quella che era una *« campagna arida ed abbandonata »* è ora una plaga di campi ubertosi e di fattorie modello. E' possibile che il famoso bastione sia stato demolito durante le opere di bonifica.

Portogruaro invece, nonostante vi sia passata la guerra, conserva ancora invariata la fisionomia accogliente di quando vi andava a villeggiare l'eccellentissimo Senatore Frumier. Allora, come ora, *« Portogruaro non era l'ultima fra le piccole città di terraferma, nelle quali il tipo della Serenissima Dominante era copiato o ricalcato con ogni possibile fedeltà. Le case grandi, spaziose, col triplice finestrone nel mezzo, s'allineavano ai due lati delle contrade, in maniera che soltanto l'acqua mancava per completare la somiglianza con Venezia... Leoni alati a bizzeffe sopra tutti gli edifici pubblici! »*.

Nessuna meraviglia che ancora vi sorga intatto il palazzo già Pernice ed ora Stucky, in cui il Nievo fece alloggiare — come i lettori ricorderanno — S. E. il Senatore Almorò Frumier, cognato dei conti di Fratta. Alloggiare, cioè, e villeggiare, chè a quel tempo *« i Veneziani costumavano chiamar villeggiatura ogni lor casa di terraferma, fosse a Milano o a Parigi, nonchè a Portogruaro »*.

Le porte di questa vezzosa cittadina sono ancora quelle di cui il Nievo dice argutamente che *« le avevano costruite strette strette, come se stessero in aspettativa della gondola e non delle carrozze e dei carri di fieno »*. I campanili e parecchie case pencolano ancora, ma non è da credere che *« ponessero cura a piantarle su deboli fondamenti »* per dimostrarne la perfetta venezianità e dare a bere che a Portogruaro non si è in terraferma.

Il buon Nievo adopera contro Portogruaro il pungolo dell'ironia, forse perchè i suoi abitanti non volevano saperne di dipendere da Udine, e non solo non parlavano il friulano, ma osavano *« parlare il veneziano con maggior caricatura dei Veneziani stessi »*.

Una scena indimenticabile delle *Confessioni* è l'incontro di Carlino col giovane e già glorioso generale *in capite* Bonaparte a Udine, mentre questi si faceva prosaicamente radere dal proprio attendente. Sussiste tuttora in Udine, ed è ben conservato, il palazzo Florio, dove si svolsero le trattative della pace detta di Campoformio. Ma Napoleone abitava in quei giorni nella principesca villa Manin di Passeriano, dove si conserva ancora la stanza in cui egli dormì.

Questo narra la storia autentica; ma la tradizione locale indica un altro edificio in cui sarebbe stata firmata la pace di Campoformio. Lo stabile è ora sede di una osteria, naturalmente chia-

FOSSALTA. (Fot. A. Paggiaro)

mata *« alla Pace »* e fregiata di una sonante epigrafe:

NAPOLEO MAGNUS
PIUS - FELIX - INVICTUS - AUGUSTUS
FOEDERI CAMPOFORMIDENSI
PACIFICUS
XVI - KAL. NOVE. AN. MDCCICVII

Sotto l'epigrafe è dipinta l'insegna dell'osteria, rappresentata da Napoleone che firma il trattato. L'oste, fierissimo e tenace assertore del fatto, che circonfonde di un alone di gloria il suo esercizio, aggiunge che nella casa si conservavano alcuni cimeli di quell'infausto evento, andati dispersi (vedi fatalità!) durante l'invasione austro-tedesca del 1917.

In questo ambiente, idilliaco in gran parte, e in mezzo ad una società agitata da passioni e speranze, Ippolito Nievo situò l'azione del suo romanzo. Egli però prima di aver potuto esercitare sul poderoso lavoro la necessaria opera di lima; non di meno il tempo non ha avvizzito una sola foglia dell'alloro decretato dalla posterità al giovane scrittore.

ARDUINO BERLAM

XXIV DICEMBRE 1937 - A. XVI E. F.

V GIORNATA DELLA MADRE E DEL FANCIULLO

«...tutte le grazie e tutte le forze dell'amore tendono a questo prodigio che matura nel mistero e si compie nel dolore santificando la carne ed eternando la vita».

Carlo Delcroix

IL SECONDO CENTENARIO DEL "SAN CARLO„ DI NAPOLI

UNA SCENA DI PIETRO RIGHINI, PITTORE TEATRALE DEL « SAN CARLO ». *(Collez. dell'A.)*

Succeduto il [illegible]egno dei Borboni ai tramontati dominî spagnolo e austriaco, anche al teatro furono accordate provvidenze, ed anzi tanto larghe quanto mai ad esso erano state concesse per l'innanzi. E ciò, nonostante che il nuovo Re, Carlo III, mancasse di spirito artistico e non intendesse la musica. Ma egli era innamoratissimo di sua moglie, Amalia di Walbourg, figlia di Federico Augusto Re di Polonia, e per compiacerla si rassegnava a frequentare il Teatro San Bartolomeo, continuando peraltro a chiacchierare metà dello spettacolo, e l'altra metà a dormire. Avvenne però una sera che — essendo la strada assai malagevole — i cavalli della reale carrozza cadessero, con grande spavento della Regina. La quale — nonostante la sua passione per il teatro — dichiarò che mai più si sarebbe recata al « San Bartolomeo ». Pensò allora il Borbone che per contentare la Regina occorresse costruire un altro teatro, cui si potesse accedere comodamente e che fosse [illegible] alla Reggia. Di ciò [illegible] incarico al Brigadiere [illegible] Reali Eserciti, Giov[illegible] Medrano, il quale co[illegible] disegno del nuovo te[illegible] cui esecuzione — [illegible]er studiato le piante [illegible]ggiori teatri d'Itali[illegible] [illegible]iva realizzata, in sol[illegible] mesi, dall'architetto [illegible]lo Carasale. Devesi [illegible]tro aggiungere che [illegible]dere Carlo di Borbone [illegible] nuova costruzione co[illegible]rse il senso altissimo che egli aveva del regio decoro, per cui già aveva fatto innalzare il Museo e la Reggia di Caserta, il Palazzo di Capodimonte e altre utili e insigni costruzioni.

Il più grande palcoscenico d' Europa - Spettacolose rappresentazioni liriche e coreografiche.

In omaggio al Re, il nuovo teatro fu detto di San Carlo, e inaugurato il 4 novembre 1737 con l'*Achille in Sciro*, opera di Domenico Sarro, su libretto di Pietro Metastasio — che era a Napoli, come d'altronde in tutta Europa, il poeta melodrammatico preferito — e con la scenografia del parmense Pietro Righini.

Ricorre, quindi, quest'anno il secondo centenario del Teatro San Carlo, che ancor oggi è considerato uno dei migliori del mondo, ed era, al suo sorgere, il più grande d'Italia, la sua sala superando, nelle varie dimensioni, sia pure per poco, la Scala di Milano. Qualche cifra ne fa fede. Metri 24,70 correvano fra la porta della platea e la ribalta, 5 fra la ribalta e il telone, la ribalta essendo costituita da un avanzamento del piano scenico oltre il boccascena verso la platea. La larghezza del boccascena era di metri 15.90. La distanza dal telone al fondo della scena di ben metri 26,45. Dunque, un palcoscenico vastissimo, la cui profondità fu però abbreviata allorchè, a suo danno, si vollero ampliare le attigue scuderie reali. Ma prima che ciò avvenisse il palcoscenico del San Carlo ebbe un'indiscutibile primato: come in nessun altro teatro, esso era atto a contenere grandi masse per balli, combattimenti e azioni equestri. Nella *Partenope* del Sarro (1739), infatti, gli attori cantarono a cavallo. Nel ballo *La Cenerentola* furono in scena ben 60 cavalli e in altri spettacoli coreografici si ebbero persino evoluzioni di cavalleria. I nostri vecchi sostenevano che un tempo, dal fondo del palcoscenico appositamente dischiuso si scorgeva

CARLO III DI BORBONE. *(Napoli, Museo Filangieri)*

persino il mare; e ciò prima che i fabbricati interposti ne togliessero la vista. Nel 1742, per la rappresentazione dell'*Alessandro nelle Indie*, si fece accedere sul palcoscenico un elefante; ma poichè ne subì danno qualche attore, si rinunziò da allora a consimili barocchismi.

La sala, in forma di « racchetta » — come la definisce Paolo Landriani nella sua *Descrizione dei Teatri* — aveva una sovraccarica decorazione di stucchi. Sei ordini di palchi — ogni ordine ne aveva 32 — si svolgevano nel giro della sala. E dal secondo di tali ordini — proprio di fronte al proscenio — si sporgeva il Palco Reale (fastosissimo di drappeggi e stucchi in rosso e oro), che dal primo si innalzava sino al quarto ordine.

Le avventure d'un architetto: dal trionfo al carcere.

Piacque il teatro a Carlo III, il quale se ne rallegrò con l'architetto e impresario Carasale, aggiungendo soltanto il rammarico che non avesse pensato a collegare il teatro con l'attigua Reggia. Non lieve dunque dovette essere la sorpresa del Re quando, al termine dello spettacolo, venne invitato dal Carasale a seguirlo per una galleria — improvvisata lì per lì e coperta di tappezzerie — che stabiliva per l'appunto un diretto passaggio fra il teatro e il Palazzo. Veramente gli storici dubitano che si trattasse di un'improvvisazione del cortigiano impresario e credono che il lavoro fosse già tempestivamente predisposto. Definiscono perciò l'episodio una leggenda.

Sfortunatamente il successo del Carasale non doveva essere che effimero, poichè — narra il Florimo ne *La scuola musicale di Napoli* — avendo egli « speso più del convenuto, nè valendogli al cospetto dei ragionieri la testimonianza della sua povera vita, fu chiuso in Castel Santelmo, dove col pa[...] del fisco rimase alcuni a[...] ni sino alla morte ».

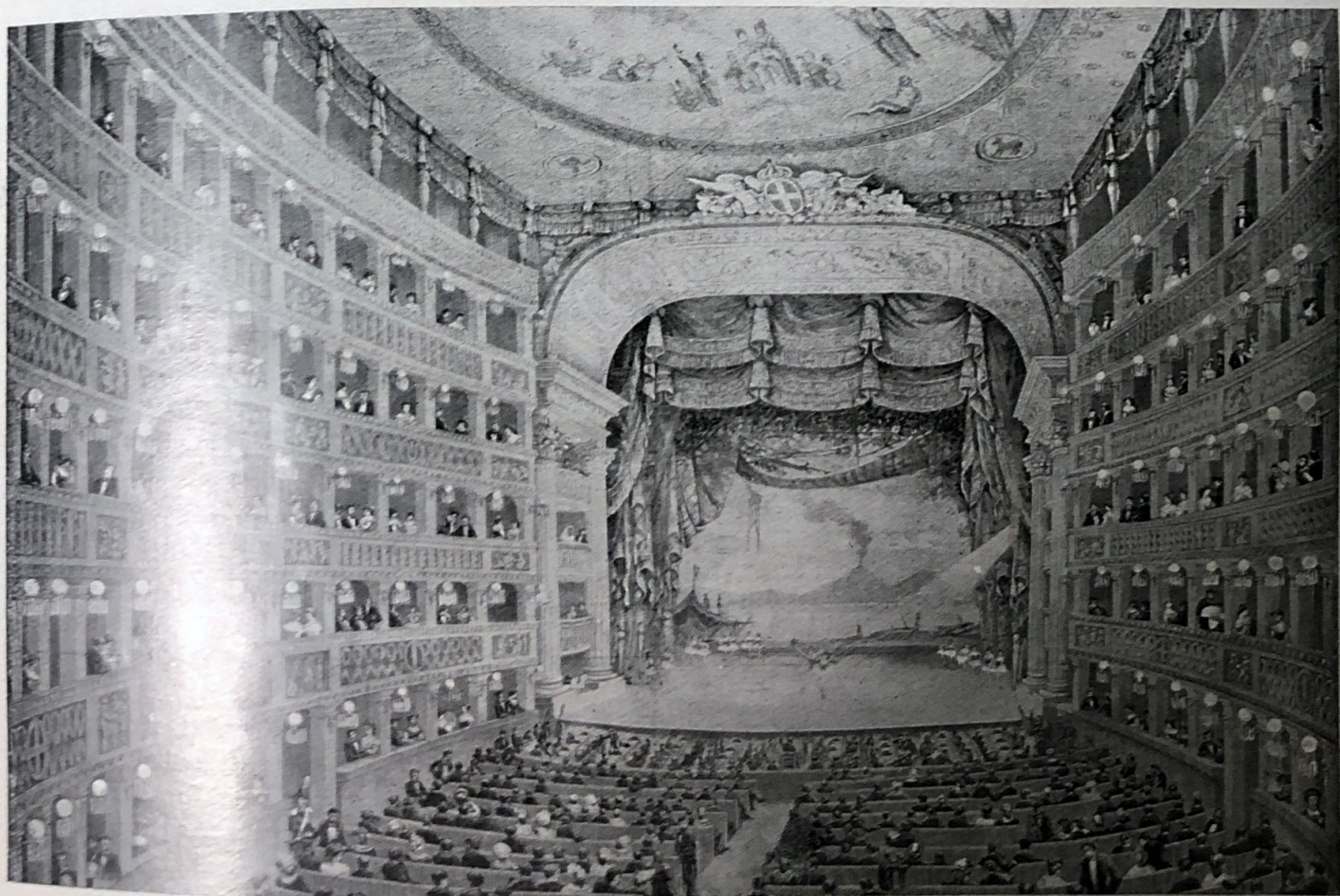
D'altronde gli esper[...] se riconoscevano al nuov[...] teatro qualità eccezional[...] dovevano anche rilevar[...] qualche non lieve difett[...] Infelice era, infatti, il ve[...] stibolo, che per la improv[...] vida mancanza di un « ri[...] dotto », doveva servire d[...] ambulacro nelle pause del[...] lo spettacolo, e che risulta specialmente oggi misero e insufficiente. Anche l'acustica del teatro non era perfetta: giudica il Landriani a causa della piatta conformazione del soffitto, nonchè dei tramezzi divisori dei palchi, della profondità del palcoscenico e ampiezza della sala, che rendevano difficilmente percepibili le voci agli spettatori collocati in fondo di essa o nei palchi laterali dell'ultimo ordine.

I Napoletani a teatro - Un rigido regolamento per un pubblico indisciplinato.

Quasi tutta la nobiltà napoletana, che aveva in proprietà i palchi del vecchio « San Bartolomeo », si affrettò ad accaparrarsi quelli del nuovo teatro, contribuendo così a coprire le spese della sua costruzione, che erano ammontate a centomila ducati, e alle quali il Re aveva concorso per trentaduemila. La Sovrintendenza del Teatro — ricorda Benedetto Croce ne *I Teatri di Napoli dal Rinascimento alla fine del secolo XVIII* — venne affidata all'Uditore dell'Esercito, il quale stabilì « un regolamento con cui si proibiva a chiunque di andare sulle scene, di battere le mani o di accendere lumi per plauso, o di chie-

dere il *bis* (solo il Re poteva farlo), si escludevano dalla platea i servitori di livrea, e si aboliva la «taverna» che era già nel San Bartolomeo.

Queste disposizioni lascerebbero supporre chissà quale disciplina e raccoglimento del pubblico durante lo svolgimento dello spettacolo. Ma ce ne dissuade il Landriani, il quale, con tutta semplicità, annota: « Si usa, come in tutte le sale teatrali di Italia, di ricevere visite nei palchetti, e di convernare e di giuocare alle carte ». Voi domanderete allora a quale scopo il musicalissimo napoletano si recasse a teatro. La risposta è quanto mai semplice: per ascoltare l'opera, ma — conviene aggiungere — l'opera quale era concepita a quei tempi. Cioè, un intreccio più o meno originale e interessante (pen-

LA REGINA MARIA AMALIA DI WALBOURG, FIGLIA DEL RE DI POLONIA E MOGLIE DI CARLO III.

INTERNO DEL « SAN CARLO » NEL 1883. *(Il Teatro Illustrato)*

sate che l'*Alessandro nelle Indie* venne musicato da trentanove diversi compositori, e capirete quale strano pasticcio dovesse risultarne!) svolto in prevalenza su un recitativo secco o sostenuto da pochi istrumenti, il quale rendeva pertanto le parole comprensibilissime e nel corso del quale, nei momenti di maggiore effusione lirica, erano intercalate arie, duetti, terzetti, quartetti, quintetti, concertati, cori. E' evidente che, dopo la prima rappresentazione, quei componimenti scenici non avevano più nulla da rivelare all'ascoltatore. Se essi avevano avuto — come allora usavasi dire — « buon incontro » per le qualità della musica e dei cantanti, il pubblico tornava a teatro, ma seguiva poco o punto l'azione e occupava il suo tempo a mangiare, a conversare in palco o da un palco all'altro, a scambiarsi visite; e poi — quando giungeva l'episodio musicale preferito — tornava a rivolgere la propria attenzione alla scena. Così il melodramma era allora concepito; nè può dirsi che un tal genere sia sommariamente da condannare, ove si pensi che molti brani musicali di quei melodrammi appaiono ancor oggi vitali, mentre molti dei drammi musicali composti dopo la riforma wagneriana, con la parola sommersa in un'orchestrazione pesante e talvolta esteriore e inespressiva, riescono difficilmente comprensibili e — se non avvivati del genio musicale — generano monotonia e sono destinati irrimediabilmente all'oblio. Allora, invece, l'evidenza della parola, e quindi dell'azione, riusciva a salvare un'opera anche se gli episodi musicali in essa incastonati non erano autentiche gemme. L'eccesso di oggi può dunque giustificare l'opposto eccesso di allora.

E non si dimentichi un'altra circostanza. La scopertura delle voci allora esigeva che esse avessero pregi sicuri ed eletti, e una stessa opera poteva servire da pietra di paragone per diversi cantanti. Attualmente, invece, la voce non è che un elemento, sia pure privilegiato, del tessuto orchestrale, un istrumento dominante e conduttore, ma pur sempre un istrumento. Meglio che *è*, potremmo dire *era*, poichè da qualche tempo si manifesta la tendenza a un ritorno al melodramma, cioè a una funzione di predominio della voce, in quanto sono i personaggi che, svolgendo l'azione, debbono signoreggiare l'ambiente. E ciò appare tanto più necessario in Italia, che è sempre stata ed è tuttora, il paese nel quale meglio si sappia cantare ed apprezzare il canto.

[illegible] canto — nel teatro del Settecento — [illegible] è oggetto [illegible] dell'azione drammatica [illegible] senza addirittura indipen[illegible] allora era di scoprire una geniale melodia e di ascoltarla genialmente eseguita. Questo soltanto può giustificare le intemperanze dei cantori, i quali obbligavano spesso l'orchestra a sostare, onde aver modo di dare al loro canto sviluppi virtuosistici e dimostrare così fin dove potessero giungere le loro capacità vocali. Si faceva, insomma, nel campo vocale, quanto usava farsi in quello istrumentale della musica pura: realizzare, con la perizia musicale e la fantasia del compositore, o con quella propria, le più ingegnose, ardite, e spesso addirittura le più barocche variazioni.

PIETRO METASTASIO. (*G. B. Bosio del.*)

Ciò premesso, non istupirà l'arbitrio col quale venivano assegnate le parti, e per cui un ruolo maschile era affidato a una donna (esempio l'*Achille in Sciro*, in cui il protagonista era la celebre Vittoria Tesi), o il ruolo di una donna a un cantore smascolinizzato. Si voleva sentir cantare il meglio che fosse possibile; e questo era tutto o quasi tutto.

Due altre caratteristiche del teatro di allora vanno rilevate: la grandiosità della scenografia e della messa in scena, le quali miravano a suscitare ammirazione e sorpresa, sostituendo così una loro originalità alla originalità, spesso mancante, della trama; e l'arbitrio dei costumi, nei quali si sbizzarrivano i capricci ambiziosi dei

NICCOLÒ PICCINNI. (Collez. dell'A.)

G. MAIORANO (CAFFARELLI), IL CELEBRE CANTANTE SOPRANISTA.

cantanti, quasi sempre ignoranti di storia, e che s'impennacchiavano come galli, e si inorpellavano come sovrani, anche se dovessero eseguire umili parti di straccioni.

Gloria e sfortuna del "San Carlo,,

Ma per quanto splendido dalle origini, la rapidità con la quale il teatro venne costruito fece sì che altri lavori dovessero successivamente compiervisi. Esso venne interamente terminato, in tutti i suoi accessorî, nel 1767. Dopo dieci anni, l'architetto Ferdinando Fuga, chiamato a rinnovare l'interno, lo fece con poco gusto. Nel 1810 altre modifiche furono apportate dall'architetto Antonio Niccolini, [illegible] nella pianta come nella facciata. Nel 1816 [illegible] incendio distrusse il teatro. Si volle allora [illegible] San Carlo risorgesse più grandioso di pri[illegible] ancora al Niccolini fu affidato il compito [illegible] ricostruzione. In soli sette mesi egli rifec[illegible] teatro dalle fondamenta. Lo provvide, fra l'al[illegible] della facciata, sino ad allora mancante, con [illegible] portico di cinque archi, deí quali i due estre[illegible] quello di mezzo rispondono alle magnifiche s[illegible] che adducono al teatro, e i rimanenti due a [illegible] destinate a contenere le statue di Apollo e [illegible] Minerva. La parete, per tutto lo spazio degli [illegible], è a bugne, e al disopra di essi corrono cinque bassorilievi, in due dei quali sono figurati i prodigi della lira di Anfione ed Orfeo, in quello di mezzo Apollo e le Muse, e negli altri le apoteosi di Sofocle e di Euripide. Una balaustrata di travertino si svolge su le camere del portico, mentre a piombo de' sottostanti pilastri si elevano quattordici colonne ioniche di marmo bianco, con l'intero intavolamento superiore corrispondente. A questo sovrasta un frontone triangolare, che sull'acroterio di mezzo sostiene una Partenope in piedi, la quale corona i genî della Tragedia e della Commedia. Gli acroterî laterali sono due tripodi. Ai due estremi dell'intercolunnio, sei targhe recano incisi i nomi di Alfieri, Metastasio e Goldoni da una parte, di Pergolesi, Iomelli e Piccinni dall'altra.

Tale fu la soddisfazione di Gioacchino Murat per il lavoro del Niccolini che, chiamatolo nel palco reale, lo decorò al merito con queste parole: *Io, militare, ho il debito di decorarvi sul campo di battaglia, e il campo della vostra vittoria è questo bel teatro che avete rifatto.*

Successivamente il soffitto venne dipinto da Giuseppe Cammarano e il velario da Giuseppe Mancinelli con soggetti allegorici.

Impossibile qui affrontare anche la più rapida illustrazione dei fasti teatrali del San Carlo, che

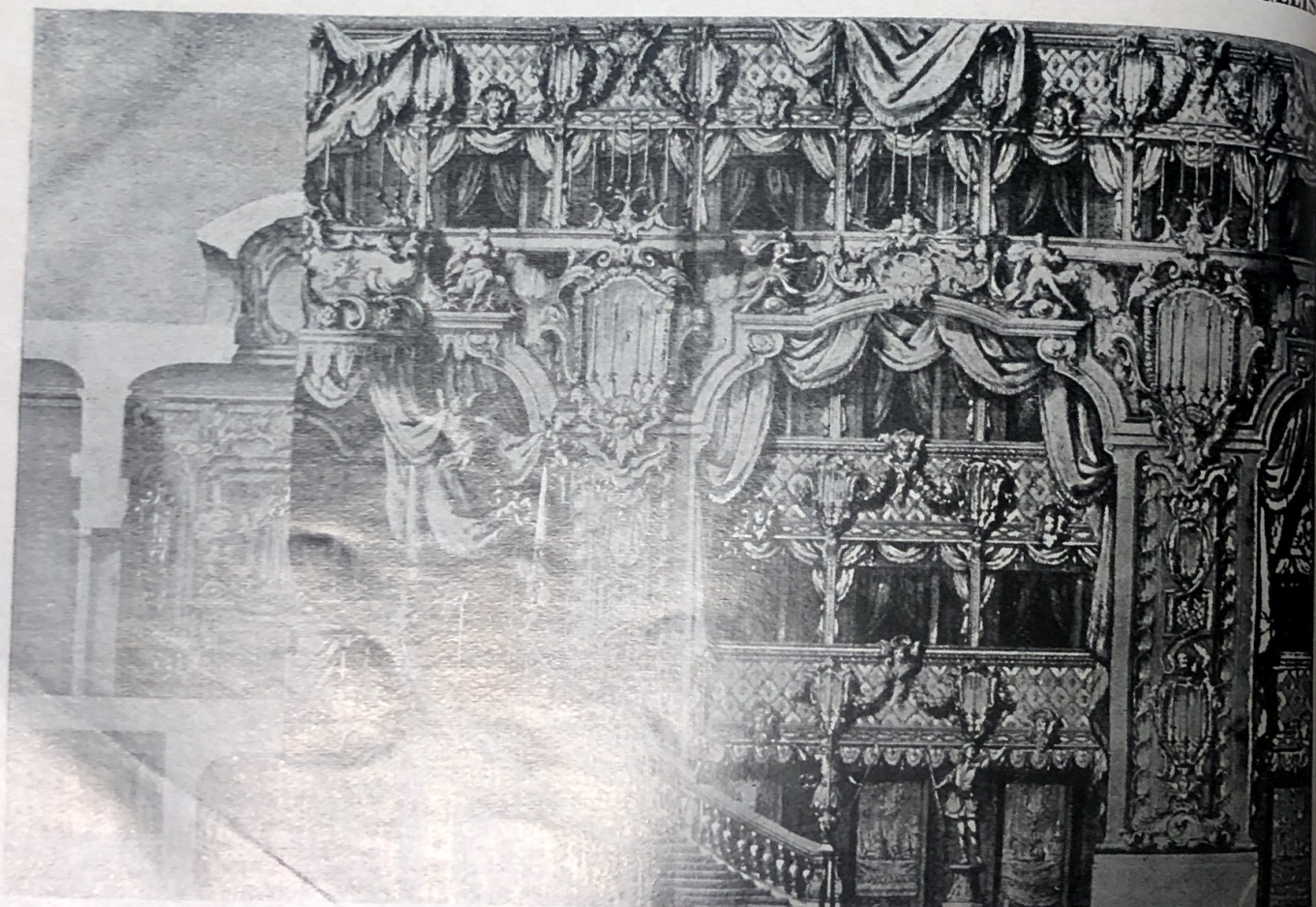
G. MANCINELLI - I POETI AL LIMBO. *(Sipario del « San Carlo »)*

vide sulle sue scene i cantanti più famosi interpretare, e sovente portare a battesimo, le opere dei più celebrati maestri.

Concluderò dunque riferendo che — superato il travaglio di complicate crisi amministrative — il San Carlo ha potuto essere, da qualche anno, opportunamente rammodernato e riorganizzato. Non è più possibile, per esempio, dalle fessure del pavimento di un palco, sp... quanto avviene n... palco sottostante... sala e l'ambulacro... no stati sottoposti a... sostanziale lavagg... che però non ha in... la alterato l'origin... loro decorazione... palcoscenico è stat... dalle sottostrutture... tetto, rafforzato e p... tato alla capacità... funzionamento di ... teatro moderno. Ora ... provvede anche a d... tare il teatro di un de... gno e ampio «ridotto»...

Così il San Carlo ... tornato quello dei tem... pi migliori; con la Sca... la di Milano, il Reale di Roma, il Carlo Felice di Genova, il Comunale di Firenze, il Massimo di Palermo, la Fenice di Venezia, il Carignano (so... stituto provvisorio dell'incendiato « Regio ») di Torino, esso ora assolve degnamente il compito di svolgere repertori e presentare opere nuove agli appassionati della lirica.

ALBERTO DE ANGELIS

... ACCOPP... PER UNA FESTA PUBBLICA. (1757)

CINQUE ANNI PER LE VIE DEL MONDO

Quanta parte di mondo si può visitare in cinque anni?

Marco Polo ne impiegò tre e mezzo per raggiungere Cambalic, l'odierna Pechino; Ludovico da Vartema ne spese otto in quel tortuoso viaggio sino all'isola di Giava, che dové troncare per nostalgia o, per dirla con le sue espressive parole, « per amore et benevolenzia della Patria ». Oggi, gli stessi itinerarî si possono coprire in pochi giorni di volo, ma senza trarne quei tesori di notizie e d'impressioni che eternano la fama delle antiche relazioni di viaggi.

La velocità ha impicciolito il nostro pianeta, che appare sempre più l'« aiuola » dantesca nello sfolgorante giardino del Creato. Ed è proprio la piccolezza della terra, resa più percettibile dalla rapidità delle comunicazioni, e la frequenza delle lotte e delle competizioni tra i popoli che accresce in noi il desiderio della cognizione geografica. Il giornale e la radio ci portano ogni giorno la eco di guerre e di rivolte lontane, alle quali non possiamo essere indifferenti, e altre manifestazioni della vita moderna, ad esempio il cinematografo, creano attorno a noi un'atmosfera di esotismo, che era sconosciuta alle generazioni passate.

Non può, dunque, stupire il successo che ha subito arriso a « *Le Vie del Mondo* », la nostra magnifica consorella, fondata dalla C. T. I. nel 1933, allo scopo di dotare l'Italia di un periodico di divulgazione geografica che potesse competere con le analoghe pubblicazioni straniere. Stampata su carta patinata speciale, con un ricchissimo corredo illustrativo — fotografie, cartine, tavole a colori — la nuova rivista s'impose, oltre che per il valore intrinseco della sua materia, per quei pregi tecnici ed estetici che ne fanno una pubblicazione esemplare. Tra i suoi collaboratori figurano alcuni dei più bei nomi della scienza, della letteratura e della esplorazione.

Diamo uno sguardo ai fascicoli del primo quinquennio, che ora si conchiude. Vedremo che, se il mondo è, come dice San Basilio Magno, *liber litteris exaratus*, un grande libro composto ad esaltazione della gloria di Dio, i lettori de « *Le Vie del Mondo* » hanno il privilegio di leggerne le pagine meravigliose e coglierne l'alto senso di edificazione.

Le prime cinque annate della Rivista comprendono 7500 pagine, con oltre 4300 fotografie, 400 cartine, 250 tavole a colori, alcune delle quali a doppia pagina, 60 artistiche copertine in tricromia. La materia è equamente distribuita tra le varie parti del mondo. Sono in tutto 452 articoli, così suddivisi: Europa 142, Asia 78, Africa 77, America 55, Oceania e Terre Polari 26, Varie 74.

Parte cospicua vi hanno naturalmente gli argomenti d'attualità: Etiopia, Manciuria, Cina, India, Siria, Palestina, Spagna, Canale di Suez, Dardanelli, Mar Rosso, Saar, Danzica, Islam, Colonie Tedesche, ecc. sono problemi che la Rivista ha illustrato con grande chiarezza, precorrendo talora gli avvenimenti che li resero popolari. All'attualità politica si riconnettono poi gli scritti delle tre serie, tuttora in corso di pubblicazione: « Gli Stati del mondo dopo la grande guerra », affidata al gen. U. Ademollo, « Gli imperi coloniali degli altri », affidata al prof. R. Almagià, « Le materie prime », sotto l'alta direzione del prof. G. Mortara.

Sono stati oggetto di trattazione specifica i seguenti Paesi:

Ungheria, Svezia, Norvegia, Irlanda, Scozia, Transilvania, Portogallo, Austria, Grecia, Andalusia, Albania, Bulgaria, Etiopia, Egitto, Angola, Ceylon, Manciuria, Asia Centrale Sovietica, Afganistan, Siberia, Giappone,

Canadà, California, Nuova Zelanda, Australia, Tasmania, Canarie, Madera, Siberia, Groenlandia, Hawaii, Russia Subcarpatica, Birobidjan, Islanda, Costa d'Oro, Turchia, Lapponia, Marocco, Palestina, Siria, Cina, Birmania, Mogolia, Cocincina, Giava, Costa Rica, Polonia, Estonia, Lettonia, Alta Slesia, Persia, Iraq, Tonchino, Filippine, Patagonia, Guatemala, Principato di Liechtenstein, Spagna, Jugoslavia, Cecoslovacchia, Florida, Stato di Parà, Nuova Guinea, Regioni Artiche e Antartiche, Paesi Bassi, Possedimenti francesi, Possedimenti britannici, ecc.

Taluni scritti riguardano particolari aspetti dei varii Paesi. Tra le curiosità naturali:

Eruzioni dei vulcani andini, cascate del Niagara, Parchi Nazionali degli Stati Uniti, Parco Nazionale dell'Engadina, isola di Catalina (California), lago Balaton (Ungheria), vegetazione etiopica, lago Tana, Isola di Valamo (Finlandia), Tuzlu Göl lago salato dell'Anatolia, il Caucaso e le Alpi, Lago di Neusiedl regno degli uccelli (Austria), Reno, Fiume Azzurro, Volga, Manosarovar lago sacro del Tibet, Kailasa montagna sacra del Tibet, foreste e vulcani del Guatemala, altipiano dell'Idjen (Giava), Grande Barriera di Coralli (Australia), vegetazione australiana, flora malese, regno dell'elefante, Valle della Morte (California), ecc.

Riguardano il folclore, costumi, attività tipiche, curiosità artistiche, storiche e letterarie:

Pastori còrsi, gli Indi del Chaco, i Mozabiti (Algeria), il popolo afgano, arte antica dell'America Latina, il Buddismo, arte popolare ungherese, gli Utzuli (Polonia), i Pigmei (Congo), incisioni rupestri nel Fezzan, i Chefsuri (U. R. S. S.), i Bactiari (Persia), vita rurale in Cina, Nuovo Messico, i Maori (Nuova Zelanda), Beireuth e l'arte wagneriana, l'oreficeria, gli Zingari, costume popolare in Dalmazia, pittura abissina, Cacin, Musciò Ikò, Uà (Indocina), i Morlacchi, arte araba, i nomadi della Transgiordania, i Turcomanni dell'Atrek (Persia), il matrimonio in Cina, Cinesi al lavoro, gli aborigeni dell'Australia, Corone d'Europa, Prete Gianni, la moneta nel mondo, tornei di vacche nel Vallese, i Kavirondo (Chenia), gli Ainù (Giappone), i Valacchi del Pindo, cartiere rudimentali in Cina, strumenti musicali ungheresi, Pasqua a Monte Athos, il viaggio postumo dei Re Magi, l'incoronazione britannica, le università di Heidelberg, Cambridge, Harward, F. Minozzi pittore giramondo, guerra e cartografia in A. O., ecc.

La Rivista, che non si arresta al pitto... ma cerca di penetrare nell'operosa vita de... stro tempo, non ha mancato di illustrare le ... cipali metropoli e i maggiori centri di ...

New York, Chicago, Washington, Londra, Be... Francoforte, Sciangai, Pechino, Nanchino, ... Gdynia e Danzica, Meshhed, Melbourne, Dakar, ... ban, Tokio, Hsing king, Hong kong, Benares, ... Buffalo, Potsdam, Salisburgo, Tien tsin, Osaka, ... nos Aires, Barcellona, Malaga, Manila, Rothen... Kyoto, Jena, Ankara, Hallstatt, Cairo, Monaco, ecc.

I viaggi e le esplorazioni hanno avuto ... congrua parte:

Tedesco Zammarano in Abissinia, L. Cipriani in A... ca, G. Dainelli nell'Himalaia e nel Caracorum, ... ralisti italiani nelle Guiane, A. M. De Agostini ... Cordigliera Patagonica, G. Puglisi dal Plata all'Ore... co per vie fluviali, G. Capra nel Chaco, alpinisti ... liani nell'Alto Atlante, spedizione italiana in Groe... landia, esplorazioni dell'Artide e dell'Antartide, F. ... tongini in Abissinia, Traversata della Lapponia in ... notto smontabile, spedizione italiana nell'Atlante ... rocchino, viaggio nel Sudan, missione scientifica in ... malia, traversata del Sahara con apparecchi da tu... smo, G. Tucci nel Tibet e nel Giappone, P. Tosi esp... ratore e missionario nell'Alaska, la Valle dell'Huds... strada dei pionieri, il dramma polare di Byrd, i ... transpolari, viaggio sui Tassili (Algeria), ecc.

Anche le grandi imprese del lavoro e le risor... se produttive dei vari Paesi sono state ampia... mente illustrate:

« Strada dei Genovesi » nell'Asia Anteriore, costrut... tori italiani nel Siam, Rockefeller Center e Radio Ci... ty (New York), Canale Welland, oro e brillanti del Sud ... Africa, Crociera aerea del Decennale, fiori d'Olanda, ... Museo Oceanografico di Monaco, grande bonifica dello ... Zuiderzee, miniere di Bawdwin, industria delle rose in ... Bulgaria, Canale di Suez, oleodotto dell'Iraq, ferrovia ... di Yunnan-fu, diga Boulder sul Colorado, oro della Ca... lifornia, i grandi ponti sulla Baia di S. Francisco, le ... isole del guano, la « Strada dello Scià », zootecnica bol-

... VIE DEL MONDO » SONO INDICATE DAL TRATTEGGIO.

scevica, la Transiberiana, perle coltivate del Giappone, pastorizia in Patagonia, il petrolio, il Deutsches Museum di Monaco, le strade del vicino Oriente, la pesca in Bretagna e a Terranova, piantagioni di Giava, le materie prime: cotone, carbone, ferro, lana, ecc.

Tanto negli scritti sulle esplorazioni, quanto in quelli che illustrano le imprese e le attività dei singoli Stati, è stata messa in rilievo la parte che vi hanno avuto gli Italiani; ed anzi, alcuni articoli sono espressamente dedicati al contributo da essi recato al progresso dei varî Paesi ed alle grandi opere di civiltà. Non si è poi trascurata l'Arte, di cui la nostra terra è stata maestra a tutti. Ecco, infatti, illustrati i capolavori italiani che si conservano a Berlino, Monaco, Stoccarda, Brunswyck, Kassel, Londra, Parigi, Leningrado, Madrid, Amsterdam, Copenaghen, ecc.

E poichè questa espansione spirituale procede da Roma, grande maestra di civiltà, è giusto che l'antica gloria romana abbia anche qui la sua celebrazione. Oggi che l'Italia ha il suo Impero, e la luce dell'Urbe splende sempre più fulgida all'aspettazione dei popoli, « *Le Vie del Mondo* » possono ricordare con orgoglio d'aver pubblicato nel loro primo fascicolo (gennaio 1933) una descrizione dell'itinerario da Adua al Lago Tana, che tre anni dopo doveva essere percorso dalle vittoriose legioni italiane, e uno studio « Roma nel Mondo », in cui è detto, tra l'altro, che il mondo si appresta ad essere ancora una volta romano « nel segno della Croce, dell'Aquila e del Littorio ». La illustrazione della Romanità e delle sue grandi vestigia fuori dei confini d'Italia è dovuta, nei fascicoli successivi, a scrittori e archeologi di chiara fama. Ecco alcuni dei principali argomenti trattati:

Roma nel Mondo, Aquincum, Museo dell'Impero Romano, Dalmazia Romana, Coira figlia di Roma, Aguntum, Hispania romana, Egitto romano, Roma nelle terre del Giordano, Mostra Augustea della Romanità, Lictoria Parva, Roma nei Balcani, Dura Europos, Gerasa, ecc.

Accanto alla illustrazione delle benemerenze romane e italiane, non è mancata quella delle attività missionarie in Asia, Africa, America e Oceania: poderosa opera di civiltà, a cui l'audacia e il martirio conferiscono sovente un carattere altamente drammatico.

Abbiamo tracciato a grandi linee il panorama dei primi cinque anni de « *Le Vie del Mondo* », panorama indubbiamente interessante, ma che diverrà sempre più ampio e suggestivo col volgere del tempo. La collezione della Rivista viene a costituire una vera enciclopedia geografica, che gli accurati indici annuali, e più ancora l'« Indice quinquennale » che verrà donato agli abbonati del 1938, rendono di rapida e facile consultazione.

« *Le Vie del Mondo* » proseguono nel cammino felicemente intrapreso, estendendo la loro indagine a nuovi Paesi, approfondendo la conoscenza di quelli già illustrati, affrontando le grandi questioni dell'attualità internazionale, attingendo alle fonti inesauribili del genio e dell'audacia umana. Il mondo è vasto e molteplice, vibrante di vita operosa, irto di formidabili problemi: c'è dunque materia sovrabbondante per una Rivista del genere. Intanto uno dei suoi più assidui collaboratori, che ha al suo attivo un quarantennio di esplorazioni e di studî, sta visitando le Antille, il Messico e l'America Centrale; un altro sta percorrendo le solitarie distese dell'Anatolia per studiare e descrivere la vita di tribù nomadi pressoché sconosciute; e altre collaborazioni sono assicurate dall'Estremo Oriente, dall'India, dall'Australia, dall'America Settentrionale e da varî altri Paesi.

Con tanta varietà di materia e tanta ricchezza d'illustrazioni, « *Le Vie del Mondo* » sono, oltre tutto, una vera festa dello spirito. Vien fatto di pensare a quel leggendario Ermotimo, di cui leggiamo nell'« *Huomo di lettere* » del Bartoli, che « la sua anima se ne andava pellegrina in vari paesi, anche di lontanissimi climi, a vedere ciò che si faceva nel mondo, sì che gli avvenne abbrugiarsi il suo corpo vivo in un luogo, e la sua anima, non consapevole di ciò, godere in un altro ». Non possiamo pretendere che per i lettori de « *Le Vie del Mondo* » si rinnovi il prodigio del mago di Clezomene, ma certo l'essere portati a visitare idealmente i più svariati Paesi è cosa, oltre che utile, dilettosa e confortatrice.

E poichè l'Amministrazione della C. T. I. ha stabilito un abbonamento cumulativo convenientissimo a « *Le Vie d'Italia* » e a « *Le Vie del Mondo* » (è bene precisare che le due Riviste sono assolutamente diverse e autonome), confidiamo che i nostri lettori considereranno l'opportunità di assicurarsi due pubblicazioni che sì felicemente si integrano: l'una descrivendo i meravigliosi aspetti della nostra Patria, l'altra volgendo lo sguardo agli altri Paesi e a quanto gli Italiani hanno fatto e fanno, sotto ogni latitudine, per la causa della civiltà.

« LE VIE DEL MONDO » si pubblicano mensilmente in lussuosi fascicoli di 120 pagine, corredati di oltre 130 fotografie e c[illegible] e di tavole a colori.

Abbonamento annuo: Italia, Impero e Col., L. 50,50, Estero L. 75,50; abbonamento semestrale: Italia, Impero e Col., L. 25,50, [illegible] L. 38,—; abbonamento cumulativo a « *Le Vie d'Italia* » e « *Le Vie del Mondo* »: Italia, Impero e Col., L. [illegible] Estero L. 112.—. Numeri di saggio dietro invio di L. 3,—. Rivolgersi alla Amministrazione della *C. T. I.*, Corso Italia, 10 - Milano.

VEDUTA GENERALE DI ARSIA, ADAGIATA NEL BONIFICATO VALLONE DI CARPANO.

(Fot. E. Mion...)

E' NATA ARSIA

NEL CUORE MINERARIO DELL'ISTRIA

A mezzogiorno in punto del 4 novembre, anniversario della Vittoria, è stata inaugurata Arsia, la nuova città mineraria istriana. Dopo Littoria, Sabaudia, Pontinia, Aprilia e Guidonia, ecco Arsia d'Istria, la città del carbone, uno dei tre elementi della ricchezza nazionale. Domani verranno Pomezia e Carbonia.

Nella vallata di Carpano, redenta dai miasmi degli acquitrini e delle melmose paludi, ideata e voluta dal Duce, quando l'Italia era ancora stretta dall'assedio economico, Arsia è nata già con la sua storia e il suo destino consacrati dalla vittoria. Centocinquanta edifici con la piazza del centro urbano, le strade, il campo sportivo, le centrali elettriche e termiche ed i nuovi imbocchi delle gallerie, sono stati costruiti nel corso di un anno. Per la prima volta nella storia economica del mondo, le famiglie dei minatori godranno di una [illegible] tipo che onora il senso di umani[illegible] [illegible] Regime fascista, in confronto di tutti i regimi. Mentre nuove riserve vengono allo scoperto nella provvidenziale zona carbonifera e si centuplicano gli apprestamenti per lo sfruttamento di tanta nascosta ricchezza, Arsia, la nuova comunità, totalitariamente ed esclusivamente mineraria, viene ad opporre le sue linde casette alle nere voragini del sottosuolo.

Le piccole e nitide abitazioni, circondate da verdi lauri liburnici, saranno di sensibile conforto agli uomini che contendono alle pareti della miniera il prezioso minerale. L'affetto della propria famiglia, il conforto e la comodità della propria casa, pronti e immediati a lavoro compiuto, ecco il significato di Arsia per migliaia di lavoratori. Non più anche due o tre ore di cammino per tornare, finito il lavoro, sporchi e sudati, o sotto la sferza gelida della bora, alle proprie case sparse sui glabri fianchi dei monti dell'Istria sud-orientale, ma pochi minuti. L'ha voluto il Duce.

[illegible] edifici che delimitano la piazza del nuovo Comune, [illegible] dalla S. A. Arsa, esercente le miniere, per celebrare [illegible] fondazione dell'Impero, sono dominati dalla mi[illegible]

[illegible] della piazza sorgono le case per gli operai, fian[illegible] due strade longitudinali lunghe quasi un chilo[illegible] [illegible] allele alla strada nazionale Fiume-Pola, e ad e[illegible] [illegible] da quattro strade trasversali; a monte della piaz[illegible] [illegible] le case degli impiegati e dei dirigenti. La piazza

LA PIAZZA DI ARSIA, CON L'ALBERGO DEGLI IMPIEGATI, LA CHIESA E LA CASA DEL FASCIO. *(Fot. E. Mioni)*

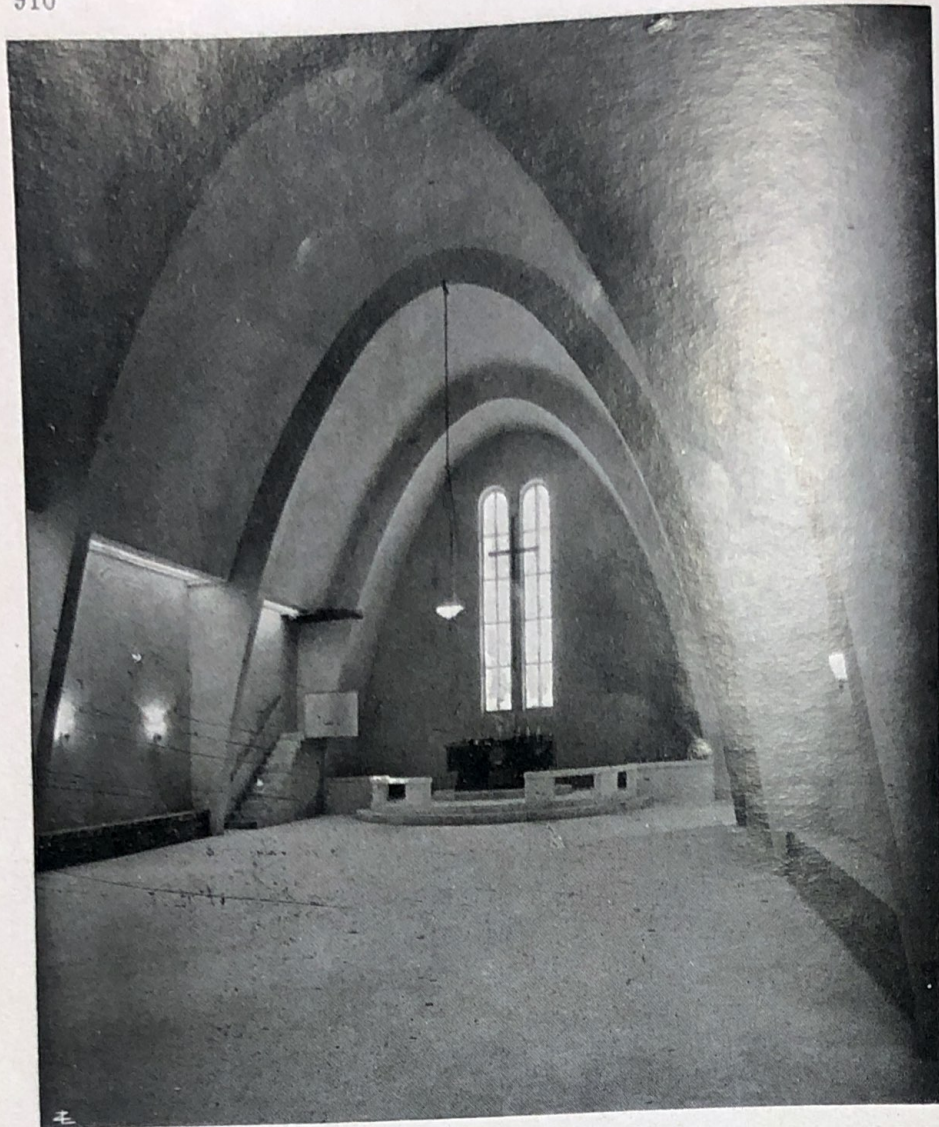
accoglie la Chiesa, la Casa del Fascio, il Dopolavoro, lo spaccio aziendale, l'edificio delle Poste e Telegrafi, la mensa-albergo per gli impiegati; in costruzione è il Municipio. In fondo alla cittadina s'eleva un albergo per gli operai e un altro per gli impiegati celibi. Prossima alla piazza è la caserma dei carabinieri e sono in corso di costruzione la scuola, un asilo, la Casa dei Balilla, quella dei Sindacati e dell'Assistenza sanitaria. Attrezzatura, rete urbana d'acquedotti, fognatura, illuminazione elettrica e pavimentazione stradale sono perfetti.

Le aree bonificate saranno in parte affidate alle famiglie dei minatori ed in parte costituite in nuove unità poderali, in ottemperanza alle direttive rurali del Regime. La centrale termica fa fronte a tutti i bisogni del riscaldamento, con due chilometri e mezzo di tubazioni.

I lavori richiesero l'impiego di circa 380 mila giornate lavorative; si eseguirono movimenti di terra per circa 70 mila mc., muratura di pietrame per circa 35 mila mc., calcestruzzi vari per 15 mila mc., oltre a 50 mila mq. di tramezzi [illegible] mattoni. Per il completamento delle opere si cavarono [illegible] 80 mila mc. di pietrame, in parte poi ridotto a pietr[illegible] e sabbia. Le maestranze segnarono sino oltre 1.200 prese[illegible] [illegible]ornaliere.

Le [illegible]e del vasto bacino istriano entrarono a far parte [illegible]trimonio della Nazione dopo la guerra vittoriosa [illegible]samente nel 1920, anno in cui si costituì, con capita[illegible] la maggior parte italiano, la Società Anonima Carbo[illegible] Arsa. Nel 1925 tutto il capitale della Società divent[illegible].

La p[illegible]ne, che già nel 1921 aveva raggiunto le 80 mila to[illegible], nel '30 era salita a ben 200 mila. Cinque anni più [illegible] costituitasi l'Azienda Statale Carboni Italiani, le m[illegible]strassero quasi 400 mila tonnellate di car-

IL MINATORE SOLDATO, STATUA DI M. MASCHERINI.

SUGGESTIVO INTERNO DELLA CHIESA, SU UN FIANCO DELLA QUALE E' SANTA BARBARA, PATRONA DEI MINATORI. LA STATUA E' DELLO SCULTORE UGO CARA'. *(Fot. E. Mioni)*

UNA DELLE VIE LONGITUDINALI DI ARSIA. *t. E. Mioni)*

bone. Ci volevano le famigera- te sanzioni perchè questo quantitativo si elevasse ne 1936 a 725.610 tonnellate.

Come Aprilia, testè inaugu- rata dal Duce, significa la vit- toria del lavoro umano sulle forze dell'acquitrino e della boscaglia, Arsia simboleggia il trionfo della ferma volontà e della fede contro i negatori delle possibilità del nostro sot- tosuolo. Arsia e le sue minie- re s'impongono all'attenzione all'interesse di tutta la Nazio- ne. Negli anni che verranno questo nuovo Comune aumen- terà di popolazione, di vita di benessere, per gli ulteriori sviluppi della zona minerar istriana. E si pensi che già o gi l'Arsa produce quasi u milione di tonnellate annu dando lavoro a 6.370 operai!

Arsia è nata! Viva Arsia!

ODO SAMENGO

Vita della Consociazione

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1938

UNA PROROGA DESIDERATA, A PROPOSITO DEL "PREMIO A SCELTA"

Il sistema del *Premio a scelta*, da noi questo anno per la prima volta esperimentato, è stato generalmente accolto con favore; e con ciò non intendiamo tanto riferirci ai consensi verbali, quanto all'approvazione concreta e sollecita offertaci dai Soci. Notevole infatti è stato il numero dei Vitalizi che hanno approfittato di una delle cinque combinazioni loro proposte. Altri, mostrando intenzione di adeguare la vecchia quota alla nuova di L. 350, che entra in vigore col 1° gennaio prossimo, ci hanno interpellati per conoscere se in tal caso avrebbero avuto, come i Vitalizi di nuova iscrizione, diritto senz'altro al *Premio a scelta*; la domanda è stata risolta in senso affermativo e, per ragioni che sono ad un tempo di deferenza e di logica, si è stabilito che tale equiparazione non sia sottoposta a limiti di tempo. Altri Vitalizi, infine, hanno dato parziale esecuzione alle clausole per il conseguimento del Premio, con la riserva di completarle nel termine già stabilito — e improrogabile — del 30 giugno 1938.

Da parte degli Annuali, l'offerta del *Premio a scelta*, condizionata al rinnovo dell'iscrizione entro il 15 novembre 1937, ha avuto larghissimo successo, nonostante l'aumento della quota, determinando un anticipo nei rinnovi veramente grandissimo, tale da profondamente soddisfarci anche per il suo valore morale.

Se non che, avvicinandosi lo scadere del termine, la nostra corrispondenza si è moltiplicata, non solo per le lettere che riceviamo da parte di coloro che vogliono anticipare la scadenza del termine, ma anche di molti che, con una certa dose di buone ragioni, in parte di carattere personale ed altre di portata più generale, dicono quanto riescirebbe gradito alla massa dei Soci una proroga del termine stesso, il quale — tenendo conto che il rinnovo viene a cadere in un periodo dell'anno in cui si accumula buon numero di spese straordinarie — lasciasse loro maggior agio di soddisfare ciò che è pure il loro desiderio: trovarsi in regola con la quota di associazione prima che scocchi l'anno nuovo.

Ques[illegible] richieste potevano lasciarci in forse per un [illegible]tto che non vogliamo nascondere. Da parte d[illegible]cuni Soci vitalizi — in numero assolutament[illegible]scurabile, perchè non oltrepassa la cinqua[illegible] sul totale dei 275.000 — ci sono pervenute [illegible]e, meritevoli naturalmente della nostra co[illegible]azione, circa la condizione stabilita per il [illegible]imento del *Premio a scelta* agli Annuali, [illegible]iò costituisse un ingiusto trattamento a d[illegible]ei Vitalizi. Ciò che evidentemente non è, [illegible]a diversità di condizioni risulta infatti in[illegible]e dalla circostanza obiettiva che per il V[illegible] non esiste rinnovazione di quota. Abbiam[illegible]di, pregato quei Soci di voler riesaminare [illegible]tione, anzichè da un punto di vista indiv[illegible], da quello del Sodalizio, il quale non è, infine, che la collettività dei Soci, purchè essi si considerino nel loro insieme e non uno per uno o quasi suddivisi in categorie contrapposte. Ora, dal punto di vista di un'equa valutazione e del necessario contemperamento dei vantaggi concessi al Socio singolo e di quelli risultanti alla collettività sociale, basta prospettare quale grande interesse abbia la Consociazione, specialmente quest'anno, a che il rinnovo dei circa 210 mila Soci annuali si trovi già effettuato in massima parte all'inizio della nuova gestione, per comprendere immediatamente come ciò rappresenti la maggior garanzia di sicuro e spedito cammino, senza rallentamenti nel consueto ritmo della nostra attività, anche per tutto il 1938.

Queste considerazioni, fatte presenti particolarmente a chi ci scriveva, hanno ora valore generale di fronte alla domanda di proroga per la concessione del *Premio a scelta* agli Annuali che rinnovano la loro adesione. D'altra parte, analoghe domande ci sono pervenute da buon numero di Soci di entrambe le categorie per le facilitazioni di prezzo nell'abbonamento a «*Le Vie d'Italia*» e per concorrere ai premi. A conclusione di quanto sopra, la Direzione ha disposto la proroga del termine al *31 dicembre 1937:*

1) per la concessione del *Premio a scelta* ai Soci annuali che entro questa data avranno rinnovato la loro iscrizione per il 1938;

2) per tutti i Soci che desiderano usufruire del prezzo ridotto di L. 22.50 per l'abbonamento a «*Le Vie d'Italia*» e di L. 70 per l'abbonamento cumulativo a «*Le Vie d'Italia*» e «*Le Vie del Mondo*»;

3) per l'abbonamento dei Vitalizi a «*Le Vie d'Italia*» e a «*Le Vie del Mondo*», agli effetti delle modalità *b*) e *c*) — sotto specificate;

4) infine, per la concessione del *premio a scelta* ai nuovi Soci, annuali e vitalizi, a quota 1938. Per coloro che si inscriveranno dopo il 31 dicembre 1937, la Direzione ha stabilito che essi non avranno più diritto al *Premio a scelta* ma (in sola considerazione dell'aumento di quota che per quest'anno si verifica a loro carico) verrà loro assegnato senz'altro l'*Annuario Generale*.

Avvertiamo che *il termine del 31 dicembre 1937 non sarà ulteriormente prorogato.*

In considerazione delle nuove agevolazioni, ci inviino i Soci annuali, senza indugio, l'ammontare della quota in L. 22.20 (Estero L. 32.20), e provvedano al rinnovo dell'abbonamento a questa Rivista, nella misura ridotta di L. 22.50 (Estero L. 40.50). Addizionando le due cifre risulta che il Socio-abbonato si sarà messo in perfetta regola con la C. T. I. inviandole complessivamente — a mezzo del modulo di conto corrente postale allegato al presente fascicolo — L. 44.70 (Estero L. 72.70).

I Soci tengano conto, nel loro interesse, che nel prossimo anno (entro il primo semestre ne inizieremo la spedizione, che richiederà tre mesi circa) riceveranno in dono la *Guida dell'Africa Orientale Italiana* e, se si metteranno in regola con la nostra Amministrazione entro il 31 dicembre p. v., anche un «premio a scelta» fra i seguenti:

Premio 1. ANNUARIO GENERALE 1938.

Premio 2. CARTA DELL'AFRICA ORIENTALE ITALIANA al milione.

Premio 3 GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA. I primi due volumi della serie: Volume I (*Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani*); Volume II (*Il Monte Grappa*), nelle loro nuove, recentissime edizioni.

Premio 4. SEI FOGLI della CARTA D'ITALIA al 500.000, e cioè i nuovissimi Fogli 11, 12 e 13 — che completano la Carta — ed altri 3 Fogli a scelta tra i primi 10 già pubblicati.

Premio 5. UN VOLUME A SCELTA fra gli 8 già pubblicati, della collezione di monografie illustrate ATTRAVERSO L'ITALIA: I. Piemonte; II. Lombardia, parte I; III. Lombardia, parte II; IV. Sicilia; V. Toscana, parte I; VI. Toscana, parte II; VII. Campania; VIII. Puglia, Lucania, Calabria.

Premio 6. CINGUE FOGLI della CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA: Il Cervino e il Monte Rosa (al 50.000); La Riviera di Levante da Genova a Sestri (al 50.000); Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia (al 50.000); La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri (al 50.000); Il Gruppo delle Grigne (al 20.000).

L'*Annuario* uscirà verso aprile-maggio del 1938; lo stesso dicasi dei 6 fogli della *Carta dell'A. O. I.*; i fogli 11-12-13 della *Carta d'Italia* saranno pronti nel corrente mese.

Al Socio vitalizio, oltre alla *Guida dell'A. O. I.*, manderemo, a sua scelta, uno dei 6 premi innanzi elencati, purchè egli soddisfi *ad una qualsiasi delle seguenti condizioni:*

a) da oggi al 30 giugno 1938 procuri 1 nuovo Socio vitalizio o 5 nuovi Soci annuali;

b) entro il 31 dicembre 1937 si abboni o rinnovi l'abbonamento a «*Le Vie d'Italia*» (oppure a «*Le Vie del Mondo*») per il 1938 e prima del 30 giugno 1938 presenti tre nuovi Soci annuali;

c) entro il 31 dicembre 1937 versi l'importo dell'abbonamento cumulativo a «*Le vie d'Italia*» e «*Le Vie del Mondo*» (L. 70) ed entro il 30 giugno 1938 presenti 2 nuovi Soci annuali;

d) da oggi a tutto il 30 giugno 1938, fra abbonamenti e pubblicazioni, acquisti in una volta sola, per un complessivo importo di L. 100 e presenti 2 nuovi Soci annuali.

I Vitalizi che non volessero concorrere al *Premio a scelta* in una delle forme sopra indicate, potranno ottenerlo egualmente versando L. 10, cioè un prezzo inferiore a quello (già ridotto) in vigore per tutti i Soci, a condizione, però, che la richiesta ci pervenga entro il *31 dicembre 1937*.

Chi non indica il premio preferito riceverà l'*Annuario Generale 1938*.

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO

PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Come i Lettori ricorderanno, nel fascicolo di ottobre de «*Le Vie d'Italia*» abbiamo pubblicato la significativa lettera di alcuni Soci vitalizi, fra gli anziani della nostra Consociazione. Questi fedelissimi, a commento di un breve scritto del nostro Presidente (vedi «*Discorrendo fra noi*», nel numero di settembre), vollero darci una prova concreta della loro consapevolezza delle vitali necessità del Sodalizio, il quale non può sostare sulle posizioni conquistate, ma, in considerazione appunto dell'importanza delle mete raggiunte, deve procedere a passo alacre e con rinnovate energie verso un più luminoso avvenire. E l'avvenire non può riassumersi, per la C. T. I., che in aumento continuo dei Soci, da una parte, e, dall'altra, da parte cioè delle forze direttive, in progresso di attività, in più intensa vibrazione di energie, in crescente sviluppo di iniziative.

I Soci vitalizi cui accenniamo hanno soffermata la loro attenzione su un breve periodo delle franche parole del nostro Presidente, là dove, raffrontando l'attuale apporto delle vecchie quote vitalizie ai redditi del Sodalizio, ha dovuto constatarne la media annua in L. 7.50, di contro alle nuove quote di L. 22 per i Soci annuali e al presunto ricavo della nuova quota vitalizia.

Preso atto di questa palese disparità di apporti, non tanto per il suo valore matematico, quanto per il suo significato morale, i vecchi Soci, tenuto conto dei considerevoli aumenti subìti dal costo di tutti i servizi e i nuovi oneri che ne derivano alla C. T. I., non solo, ma tenuta anche presente la necessità che la Consociazione non rallenti lo svolgimento del suo vasto e complesso programma, hanno fatto spontaneo invio di un contributo pecuniario a conguaglio delle quote da essi sottoscritte con le attuali L. 350.

Chi avesse trascurato di leggere le cordiali e simpatiche argomentazioni dei nostri Anziani, riprenda il fascicolo di ottobre di questa Rivista e veda come il loro senso pratico e costruttivo trovi espressioni di profondo e, quindi, convincente valore spirituale, concludendosi con una affermazione di fiducia nel domani della Consociazione e con un appello ai Vitalizi: quello di integrare il contributo che già con la propria iscrizione avevano inteso di mettere, con alto spirito di equità e non per un mero concetto speculativo, a disposizione del Sodalizio.

Il simpatico esempio ebbe imitatori, di cui demmo il primo elenco nel numero scorso. Siamo lieti di aggiungere oggi ai già pubblicati molti altri nomi. Cominciamo da quelli dei componenti il nostro Consiglio Direttivo:

Bonardi S. E. Sen. Avv. Gr. Cr. Carlo - Presidente.
Bertarelli Ing. Comm. Mario - Vice Presidente.
Gorla Dr. Ing. Gr. Uff. Giuseppe - Vice Presidente.
Badini Dr. Gr. Uff. Mario - Consigliere.
Benni S. E. On. Gr. Cr. Antonio Stefano - Consigliere.
Bertolini Comm. Lorenzo - Consigliere.
Bianchi S. E. Prof. Comm. Emilio - Consigliere.
Binda Ing. Comm. Achille - Consigliere.
Bognetti Prof. Gian Piero - Consigliere.
Borletti Sen. Gr. Cr. Senatore Co. d'Arosio. Consigliere.
Calderini Prof. Comm. Aristide - Consigliere.
De Capitani d'Arzago S. E. Sen. March. Avv. Gr. Cr. Giuseppe - Consigliere.
Desio Prof. Dr. Cav. Ardito - Consigliere.
Fantoli Sen. Ing. Prof. Gr. Cr. Gaudenzio - Consigliere.
Guasti Avv. Gr. Uff. Federico - Consigliere.
Moldenhauer Dr. Cav. Uff. Carlo - Tesoriere Generale.
Moro Rag. Comm. Piero - Consigliere.
Porro S. E. Sen. Gen. d'Armata Dr. Gr. Cr. Carlo dei Conti di S. Maria della Bicocca - Consigliere.
[illegible]o Sen. Gr. Cr. Attilio - Consigliere.
Puricelli Sen. Ing. Gr. Cr. Piero - Consigliere.
Raimondi S. E. Sen. Avv. Gr. Cr. Ant. - Consigliere.

Rosetti Avv. Doro - Capo Console Generale.
Solmi S. E. On. Prof. Gr. Cr. Arrigo.
Tedeschi Rag. Comm. Mario.
Vandone Ing. Prof. Gr. Uff. Italo.
Vismara Ing. Comm. Emirico.
Lonati Rag. Cav. Uff. Angelo.
Magnocavallo Rag. Cav. Camillo.
Rocca Dott. Rag. Giovanni Battista.

Gerelli Dr. Gr. Uff. Attilio - Segretario Generale.
Michelesi Gen. Comm. Renato - Vice Segretario Gen.
Vota Giuseppe - Vice Segretario

Ed ecco, secondo lo spazio ci consente, i nomi di una parte dei Soci che hanno già provveduto al versamento della quota integrativa:

S. A. R. il Principe Enrico d'Assia, Rosenheim
COMPAGNIA ITALIANA TURISMO (C.I.T.), Roma
On. Italo Bonardi, Roma
Donna Teresa Bonardi Torlonia, Roma
Conte Ottobono Terzi, Roma
Conte Manfredi Terzi, Roma
Bertolotti Carlo Gastone, Torino
Cap. Comm. Luigi Fontana, Civitavecchia
Ascarelli Emilio, Napoli
Rag. Pietro Carli, Ferrara
Caccia Arturo, Milano
Zanotelli Dr Guglielmo, Roma
Dr. Cav. Uff. Marco Celentani, Roma
Ing. Comm. Darvino Salmoiraghi, Milano
Ing. Cav. Gian Battista Ceriani, Gallarate
Dr. Ing. A. Ettore Cornelio, Napoli Vomero
De Grisogono Pietro, Trieste
De Mas Silvio, Como
Catto Edoardo, Biella
Rag. Mario Mariani, Milano
Chierichetti Gina, Milano
Rag. Serafino Cevasco, Genova
Nob. Comm. Giuseppe Camajori, Capo Console, Siena
Prof. Gr. Uff. Giovanni Chini, Boarezzo di Valganna
Ing. Lauro Chini, Milano
Coisson Enrico, Cheren
Dr. Ing. Edmondo Carletti, Roma
Conte Mario Guarnieri, Genova
Rag. Vittorio Legnazzi, Brescia
Callerio Camillo, Garlasco
Camavitto Cav. Ugo, Udine
Varesi Cav. Giuseppe, Milano
Dr. Comm. Vittorio Alberto Costabel, Milano
Avv. Giovanni Majno, Milano
Ing. Guido Bernareggi, Milano
Ing. Augusto Luigi Arcari, Delegato CTI, Mbarara P.O.
Basso Michele Adriano, Manfredonia
Cav. Angelo Siciliano, Genova
Cav. Mario Pagani, Renate Veduggio
Bonardi Chiara, Brescia
Cap. Rag. Dario Montobbio, Genova
Casari Bruno, Monza
Sahadun Maria, Roma
Ing. Cav. di Gr. Cr. Mario Battistella, Venezia
Dr. Irmo Legat, Trieste
Dr. Prof. Cav. Gino Repanai, Voghera
Negri Renato, Milano
De Pignier Anna Maria, Cagliari
Andreani Ettore, Firenze
Romano Oscar, Trieste
Cav. Clemente Castiglioni, Corbetta
Colombo Carlo fu Alfredo, Milano
De Magistris Prof. Luigi Filippo, Milano
De Magistris Ing. Pietro, Sesto S. Giovanni
De Magistris Ing Giuseppe, Milano
Ronchi Cav. Umberto, Bergamo
Valentini Dario, Salò
Cav. Vittorio Tedeschi, Trieste

Esprimendo a questi benemeriti Vitalizi il nostro vivo compiacimento, facciamo voti perchè l'esempio sia seguito da tutti i Soci con quel plebiscitario entusiasmo di cui ci dànno prova ogni qualvolta si tratta dell'avvenire della C. T. I.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; di L. 150 per quelli iscritti a tutto il 31 dicembre 1935; di L. 100 per quelli iscritti successivamente.

NATALE E CAPODANNO

Non possiamo licenziare l'ultimo numero di quest'anno della nostra Rivista senza inviare un saluto ed esprimere un augurio ai Consoci.

Gli anni passano e i vincoli di solidarietà si stringono sempre più nel comune consenso delle opere e delle speranze. Noi vorremmo però sentire in qualche modo che tutti i Soci ricordano in questi giorni la grande famiglia della C. T. I.

Come ricordarla? E' presto detto. In questi giorni si usa, da tempo immemorabile, ricambiare doni a familiari, amici e conoscenti, doni che rimangono a testimoniare dei nostri affetti, delle nostre amicizie, e ne rinfrescano il ricordo. Orbene, sarebbe una prova tangibile che i Soci non dimenticano il Sodalizio di cui fanno parte se, in occasione delle prossime feste, preferissero scegliere i loro doni fra le sue utili pubblicazioni, le quali soddisfano non ad esigenze fatue ed effimere, ma a bisogni sostanziali e duraturi.

Un dono che all'inizio di ogni mese vi ricorderà alla persona a cui lo avete fatto è l'abbonamento a *Le Vie d'Italia*, la rivista che fu definita « una festa dello spirito e degli occhi » e costituisce la rappresentazione più viva di ciò che fu ed è [illegible] nostra cara Italia e di ciò che si prepara ad essere nel prossimo avvenire.

Se la [illegible] cui volete fare un dono è già abbonata [illegible] *Vie d'Italia*, ricordatevi de *Le Vie del Mon*[illegible] bella rivista geografica della C.T.I.

Un lib[illegible]ssimo, diremmo indispensabile ad ogni per[illegible]olta, e che può costituire un dono cospic[illegible] *Atlante Internazionale*, massima pubblica[illegible]ella C. T. I. Già se ne esaurirono 4 edizioni [illegible]ttualmente in vendita la quinta, pubblicata a celebrazione della conquista dell'Impero, con gli aggiornamenti che la nostra vittoria richiedeva. Per farsi un'idea della grandiosità dell'opera basta ricordare che il solo indice dei 230.000 nomi occupa un volume di 229 pagine di 7 colonne nello stesso formato dell'*Atlante* (cm. 30 per 50).

L'*Atlante Internazionale* è posto in vendita in tre legature:

	Soci	*Non Soci*
Legatura A) in un solo volume	L. 300.—	L. 400.—
Legatura B) in due volumi, uno contenente le tavole, l'altro l'indice dei nomi	L. 320.—	L. 420.—
Legatura C) con le tavole sciolte e racchiuse in cartella e un volume comprendente la prefazione e l'indice dei nomi	L. 270.—	L. 370.—

Le spese d'imballaggio e di spedizione in Italia, Impero e Colonie ammontano rispettivamente a L. 12, a L. 20 e a L. 25. Per l'Estero, le spese postali variano a seconda del Paese di destinazione.

Si accordano pagamenti rateali: chiedere le modalità.

Complemento indispensabile dell'*Atlante Internazionale* è il volume *Gli Stati del Mondo* (pag. 1288 con 494 schizzi e cartine) che costituisce il più aggiornato repertorio geografico-statistico di tutti i Paesi della Terra, utile a tutti coloro che desiderano seguire gli avvenimenti politici e i fatti economici del Mondo.

L'opera, legata in tela e oro, è in vendita ai Soci a L. 35 alla Sede; L. 40 in Italia, Imp. Colonie. Per l'estero, le spese di spedizione variano da Paese a Paese.

Un altro dono di singolare valore, che riuscirà graditissimo per l'importanza della materia, la forma avvincente dell'esposizione, la ricchezza della documentazione iconografica e l'elegan-

za della veste, è costituito dal *Volto Agricolo dell'Italia*, in due grandi volumi dettati da S. E. Arturo Marescalchi, già Ministro dell'Agricoltura. Non si tratta — notisi — di una pubblicazione scientifica o tecnica per agricoltori, ma di uno stupendo panorama delle campagne italiche, colte nella loro bellezza paesistica e nelle loro fecondità, provincia per provincia. L'opera è in sè tale, che il Duce si degnò gradirne la dedica, a significarne tutta l'importanza in quest'ora di battaglia per il nostro riscatto economico.

Il primo volume di 764 pagine in grande formato — cm. 25 x 34 — con oltre 1250 illustrazioni, molte delle quali a tutta pagina, in elegantissima rilegatura in tela grigia con fregi in verde smeraldo e argento, risguardi appositamente litografati, astuccio - custodia, ecc.) comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti 52 Provincie: Alessandria e Asti - Aosta - Arezzo - Belluno - Bergamo - Bologna - Bolzano - Brescia - Como - Cremona - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Forlì - Genova - Gorizia - Grosseto - Imperia - La Spezia - Livorno - Lucca - Mantova - Massa - Milano - Modena - Novara - Padova - Parma - Pavia - Piacenza - Pisa - Pistoia - Pola - Ravenna - Reggio Emilia - Rovigo - Savona - Sondrio e la Valtellina - Siena - Torino - Trento - Treviso - Trieste - Udine - Varese - Venezia - Vercelli - Verona - Vicenza - Zara.

Il secondo volume (di 534 pagine, con oltre 700 illustrazioni, nell'identico formato e nella stessa rilegatura del vol. I) comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti Provincie: Ancona - Ascoli Piceno - Macerata - Pesaro - Perugia - Terni - Frosinone - Littoria - Rieti - Roma - Viterbo - Aquila degli Abruzzi - Campobasso - Chieti - Pescara - Teramo - Avellino - Benevento - Napoli - Salerno - Bari - Brindisi - Foggia - Lecce - Taranto - Matera - Potenza - Catanzaro - Cosenza - Reggio di Calabria - Agrigento - Caltanissetta - Catania - Enna - Messina - Palermo - Ragusa - Siracusa - Trapani - Cagliari - Nuoro - Sassari.

Nonostante il lusso dell'edizione, l'opera è in vendita ad un prezzo di assoluto favore, e cioè, per ciascuno dei due volumi: L. 40 alla Sede; L. 45 in Italia.

Impero e Colonie; L. 40, più le spese postali al...
Per l'opera completa: L. 80 alla Sede; L. 88 in...
Imp. e Colonie; L. 80, più le spese postali, all...

Un viatico indispensabile a coloro che via[ggia]no in automobile è l'*Atlante Automobilistic[o d'I]talia* al 200.000, in due volumi, il primo dei [quali] dedicato all'Italia Settentrionale fino al para[llelo] di Firenze, e il secondo al resto della Peniso[la e] alle Isole; un complesso di 99 tavole concepi[te e] disegnate per le particolari esigenze dell'a[uto]mobilista, del motociclista e del ciclista.

I prezzi sono:

	Alla Sede	Italia	E...
Vol. I - Italia Settentrionale (45 tavole, 106 piante di città)	L. 40.—	L. 43.—	L. ...
Vol. II - Italia Centrale, Meridionale e Insulare (54 tavole, 80 piante di città) .	L. 40.—	L. 43.—	L. ...
I due volumi	L. 80.—	L. 85.—	L. ...

Altri doni egualmente graditi da offrire [ad] amici e familiari non mancano fra le numer[ose] pubblicazioni della C. T. I.: ad esempio, la c[ol]lezione « *Attraverso l'Italia* » (prezzo degli 8 [vo]lumi: L. 92 alla Sede; L. 98 in Italia; L. 144 [al]l'estero) e la collezione dei 7 volumi della « G[ui]*da dei Campi di Battaglia* », venduta ai segue[n]ti prezzi: L. 52 alla Sede; L. 55 in Italia; L. ... all'Estero.

I Soci si ricordino insomma di avere a port[a]ta di mano negli elenchi delle opere edite da[l] C.T.I. — elenchi che si inviano gratis a rich[ie]sta — una superba fonte a cui attingere vanta[g]giosamente per le prossime strenne e vi ricorr[a]no per le loro scelte, a preferenza delle mol[te] superfluità, che hanno spesso la breve vita d[i] un giorno.

AVETE RINNOVATO L'ABBONAMENTO?

Col prossimo numero, Le Vie d'Italia *entreranno nel 44° anno. A tener conto soltanto delle testimonianze di consenso che ci pervengono da ogni ceto di lettori saremo tentati di sopravalutare i meriti della nostra Rivista; ma il senso di fredda obiettività che ci siamo sempre imposti nel giudizio delle cose nostre ci ammonisce di tenere più conto dei fatti che delle parole.*

E i fatti sono, per noi, le adesioni positive e concrete sotto la forma tangibile del rinnovo degli abbonamenti e dell'aumento del loro numero. Se i vecchi abbonati ritornano tutti, pensiamo alla vasta schiera di amici che ci hanno seguiti, ed approvando i fini e i metodi della Rivista, ci attestano la loro ambita solidarietà, che è il nostro premio migliore; e se i nuovi abbonati affluiscono numerosi, pensiamo con altrettanta soddisfazione che i vecchi abbonati hanno apprezzato i nostri sforzi, inducendo amici e conoscenti ad accrescere le file dei Lettori.

Naturalmente, questa testimonianza ha per noi la magica virtù di una forza animatrice. Inoltre, un maggior numero di abbonati significa maggiori possibilità di arricchire la collaborazione, di perfezionare l'iconografia ecc.

Questo appello ai vecchi amici di mettersi in regola per il 1938 e di reclutare nuovi abbonati alla Rivista ci è tanto più facile e grato in quanto abbiamo potuto ottenere dall'Amministrazione che il termine utile per l'invio della quota abbonamento ridotta a L. 22.50 (invece di L. 25.50) sia prorogato al 31 dicembre p. v.

ESEMPI DA IMITARE

Continuiamo a registra[re] lo spontaneo invio, da par[te] di numerosi Soci Vitali[zi], della quota integrativ[a] di L. 22.50 o di L. 30,— se[condo] cioè che si tratti [di] Soci inscritti con la quot[a] di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 19[32] al 1935) —, a rimborso della somma versat[a] dalla nostra Amministrazione per convertire [il] loro contributo in Rendita 5 %.

Irene Armao, Ginevra; Geom. Seconda Bravi, Br[e]scia; Ten. Francesco Capezza, Venezia; Rag. Delelm[o] Pilotti, Forlì; Cav. Terenzio Turbiglio, Cuneo; Rag. S[er]gio Coen, Roma; Pilotti Ercole, Forlì; Dott. Virgi[lio] Scarpari Forattini, San Silvestro; Nani Camillo, Sondri[o]; Dott. Rag. Antonio Ottonello, Genova; Prof. Emanue[le] Maria Gazzolo, Genova-Nervi; Senatore Gr. Cr. Gi[or]gio Bombi, Gorizia; Sac. Domenico Lusso, Rondissone; Dott. Antonio Manasia, Console della C.T.I., Resuttan[o]; Dott. Alfredo Tiboldo, Gaiola; Capra Achille, Pavi[a]; Dott. Prof. Giacomo Tedesco, Cons. della C. T. I., Ve[r]celli; Conte Dr. Raimondo Del Balzo dei Duchi di Pr[e]senzano, Napoli; Comm. Umberto Monico, Roma; Av[v.] Prof. Comm. Marco Tullio Zanzucchi, Milano; Prof. Angelina Perdonà, Milano; Prof. Elisa Pecciarini, Fi[]renze; Antonietti Angela, Monza; Ing. Carlo Rossi, Terni; Rag. Cav. Ettore Galimberti, Chioggia; Padre Antonio Sartori, Padova; Don Fernando Bifloli, Rove[]zano; Zavattoni Ugo, Bergamo; Abruzzesi Gaetano, ...zzada Schianno; Comelli Giuseppe, Milano; Cande[]...resi Pacifico, Chiaravalle; Geom. Paolo Palestr[]...celli; Dott. Giulio Giaretta, Vicenza; Dott. Cesar[e] ...betta, Milano; Piovesan Ugo, Milano; Fila Luig[i] ...rone Sesia; Pozzi Guido, Milano; Dott. Flamin[io] ...ppo, Carignano; Carabelli Giovanni, Crema; M[o]... Francesco Saverio, Catanzaro; Scotti Felice, Ca[]... Ing. Duilio Tommasini, Ferrara; Bonazzola Faust[o] ...Cons. della C. T. I., Dervio per Sueglio; Rag. Gi[o]... Tuninetti, Pollenzo-Bra; Palumbo Mosca Orest[e] ...ino; Di Bella Riccardo, Casale Corte Cerro; Dott. ...ria Zamorani, Ferrara; Dr. Oreste Brandazza, Co[nsol]e del T. C. I., Santo Stefano Lodigiano; Biasci M... ...tti, Massa; Dott. Alfonso Sabbatini, Firenze; Lo [Gi]udice Giovanni, Palermo.

(continua)

ALI NEL CIELO

AEROSTAZIONI D'ITALIA

Come le innumerevoli stazioni ferroviarie lungo le migliaia di chilometri di strada ferrata, così — divenuto oggi l'aeromobile il mezzo di comunicazione più veloce — sono sorte e sorgono giorno per giorno le stazioni aeree.

TRIESTE – VEDUTA DELL'IDROSCALO, DALLA PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI (*Fot. Padoan*)

La nuova coscienza aeronautica, suscitata nelle giovani generazioni dal Governo fascista per volere del Duce, ha come premessa naturale lo svolgersi di una crescente attività aerea, la quale, pure astraendo da quella militare già molto nota, si estrinseca in un meraviglioso e organico intreccio di linee aeree civili, simili a un'immensa invisibile rete sospesa sulla terra e sui mari, intorno alla Penisola e protesa verso l'Africa, la Spagna, l'Oriente, la Germania e più oltre.

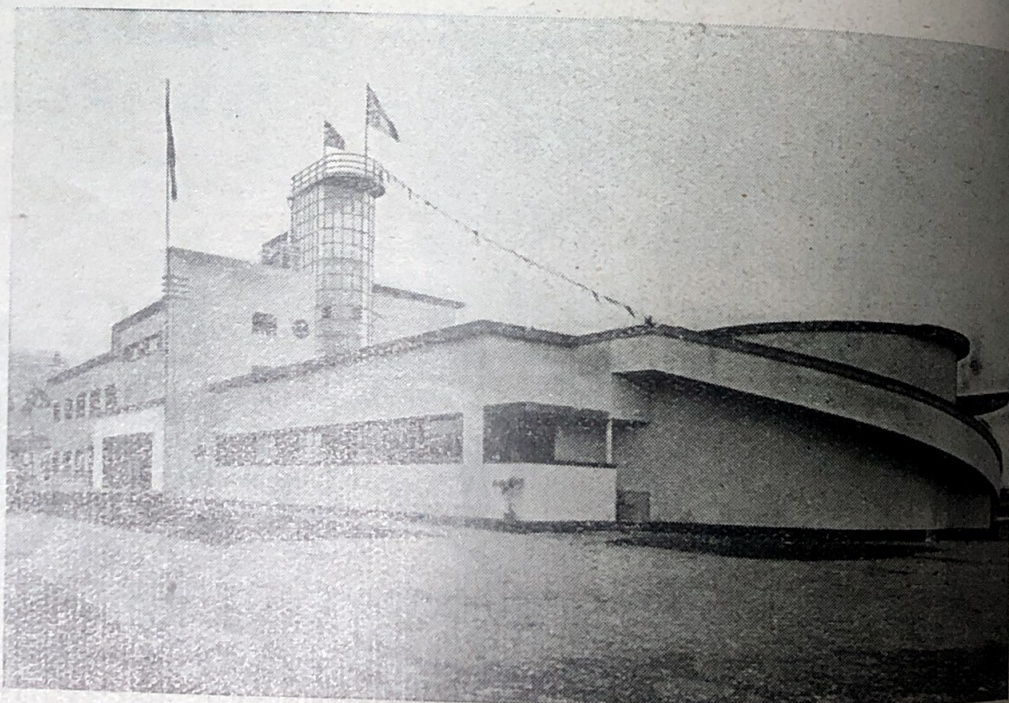
Sono diecine e diecine di trimotori e di quadrimotori che, giorno per giorno, partono dagli aeroporti civili, trasportando i viaggiatori verso i maggiori centri d'Italia e d'Europa.

Ogni aeromobile ha, quindi, una stazione da cui parte, in cui sosta, in cui si ferma, per poi iniziare il suo viaggio di ritorno. Se l'aeromobile è un idrovolante, la sua stazione sarà un idroscalo; se è un terrestre, sarà un semplice aeroporto.

Aumentate le esigenze del traffico aereo per l'enorme aumento dei viaggiatori, delle merci e della posta, sono cresciute di numero, insieme con le linee, le aerostazioni civili.

Senza parlare dell'attrezzatura bellica di un aeroporto, ecco come funziona un'aerostazione civile. Si svolgono in essa anzitutto le operazioni di partenza e di arrivo degli aeromobili, di imbarco dei passeggeri e di tutto quanto viene spedito per via aerea. Ogni aerostazione ha inoltre tutti i servizî indispensabili: doganale, di polizia, postale, telegrafico, oltre agli altri servizî eserciti dalle Società gestenti le linee aeree civili, per maggiore comodità dei viaggiatori, come bar, ristorante, servizio di informazione e turistico, ecc.

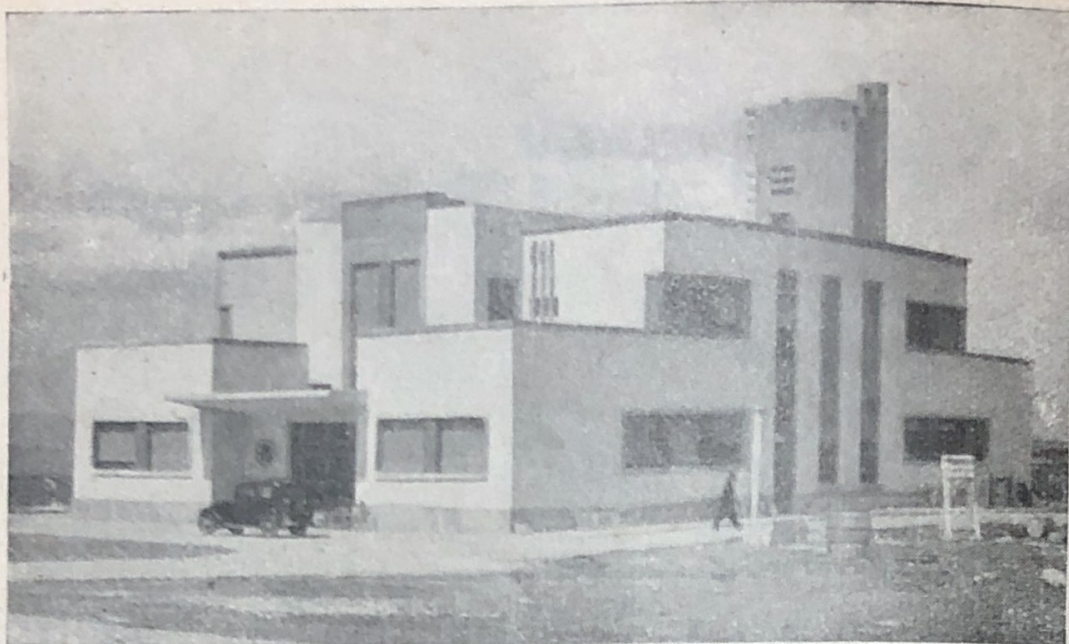
Un servizio utilissimo presso gli aeroporti civili più importanti è quello delle Centrali d'Assistenza al Volo, svolto dagli enti ministeriali periferici e comprendente l'assistenza all'aeromobile prima del volo, durante il volo e all'arrivo.

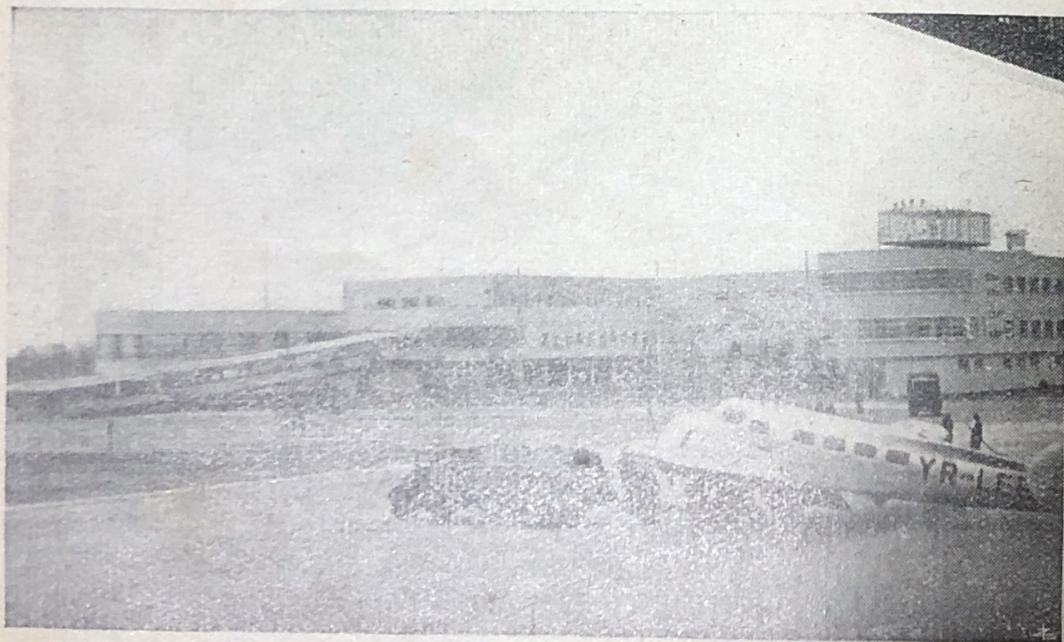
Ogni comandante d'aeromobile c vile riceve, prima della partenza, un cartello metereologico, compilato mezz'ora prima dell'orario di partenza dalla stazione metereologica dell'aeroporto. In questo cartello sono

AEROSTAZIONE DI VENEZIA (*Fot. Ferruzzi*)

trascritte anzitutto le previsioni generali del tempo per la rotta che deve compiere l'apparecchio (ad es., Roma-Siracusa-Tripoli) e per la durata massima di quattro ore. La previsione formula un giudizio generale sullo stato del tempo, la velocità e direzione dei venti al suolo ed in quota, lo stato del cielo, la visibilità, lo stato del mare, le segnalazioni particolari. Per il vento, secondo le notizie pervenute dalle altre stazioni, viene compilato un quadro orario che ne segnala la direzione e la velocità a determinate quote (m. 300, 600, 1000, 1500, 2000, 3000). Un quadro sintetico dai bollettini più recenti delle stazioni che si trovano lungo la rotta segnala la specie delle nubi, il tempo che fa, la visibilità, l'altezza e la quantità delle nubi basse, la direzione e la velocità del vento al suolo, il tempo che ha fat o, la nebulosità generale, il mare per gli ammaraggi, le località e i fenomeni delle valli o dei valichi per le possibilità di atterraggio.

IDROVOLANTE «CANT. Z. 506» IN SERVIZIO SULLA «LINEA DELL'IMPERO» *(Fot. Del Rotore)*

Così il comandante pilota conosce, prima di iniziare il volo di linea, le condizioni generali e quelle del tempo in generale ed in particolare che troverà lungo la sua rotta.

Il servizio delle Centrali d'Assistenza al Volo presso i più importanti aeroporti elabora altresì i dati relativi allo svolgimento delle previsioni del tempo per vaste zone di loro competenza, ad uso della stampa e della radio-diffusione, tra cui quelle per i pescatori e per le navi di piccolo tonnellaggio, e delle previsioni regionali triorarie, cifrate ed in chiaro, utilizzabili dalle altre centrali, dagli altri aeroporti e dagli a romobili in volo.

AEROSTAZIONE DI ELMAS (GAGLIARI) (*Fot. dell'A.*)

L'AEROSTAZIONE DI SIRACUSA, VISTA DAL MARE (*Fot. Maltese*)

AEROSTAZIONE DI LINATE AL LAMBRO - LA STAZIONE DI PARTENZA (*Fot. Keystone*)

I servizî sanitari sono affidati a medici statali, quelli di polizia a funzionari del Ministero degli Interni, quelli doganali a funzionari della R. Dogana.

Il viaggiatore — e sono tanti oggi — che preferisce la via aerea alle altre, non ha che da recarsi presso l'aerostazione più vicina, prenotare il posto ed attendere la partenza dell'apparecchio. Egli è assistito sino all'imbarco dagli impiegati delle Società gestenti le linee aeree civili; e imbarcato, non ha che da godersi la vista del paesaggio, del mare, l'ebbrezza del volo, ed ha appena provata l'emozione dell'altezza che... è già arrivato.

Le aerostazioni, come ho detto, sono molte, tutte nuove e dotate dei più diversi e delicati servizî. Tra le nuovissime ecco quella di Trieste, da cui si può andare così al Cairo (via Caifa) come a Berlino, a Brindisi come a Vienna, a Milano come a Rodi. Da quella di Venezia, svelta, agile, slanciata, si partono le linee per Trieste, Vienna, Budapest, Klagenfurt, Graz, Bratislavia, Praga, percorse dai trimotori Savoia Marchetti S. 73, Junkers 52 e Macchi M C 94. Ecco quella di Elmas, ove giornalmente arrivano i trimotori da Roma. Tra le più moderne è quella di Siracusa, inaugurata dal Duce il 13 agosto ultimo scorso. Essa ha la linea strutturale di una vera casa per aeroplani, e si protende verso il meraviglioso specchio d'acqua del porto grande, ove ammarano e decollano sia gli S. 66 in servizio giornaliero Roma-Siracusa-Tripoli diretta; Roma-Napoli - Siracusa - Malta - Tripoli turistica, ed i Cant Z 506 della linea imperiale Roma - Siracusa - Bengasi - Africa Orientale.

Questa aerostazione ospita la *Centrale di Assistenza al Volo*, la quale emette, come si è detto, i cartelli di rotta ed assiste, per mezzo dei dati radiogonometrici, gli aeromobili in navigazione. Essendo costruita recentissimamente, offre le maggiori comodità ai viaggiatori in partenza, in transito ed in arrivo, i quali

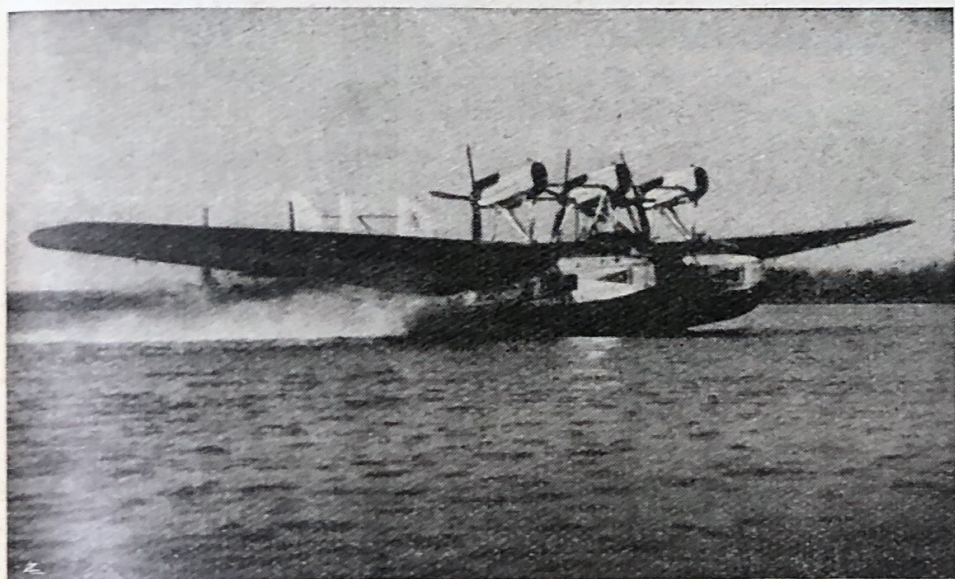
fruiscono di tutti i servizî che vanno dal bar al ristoratore, dall'ufficio postale-telegrafico al celere servizio di informazioni. Ove fanno scalo gli aeromobili della S. A. Ala Littoria, i servizî relativi al traffico dei passeggeri e delle merci sono esercitati da questa grande compagnia di navigazione aerea, che sviluppa e perfeziona la rete delle sue linee tanto frequentate dai viaggiatori e dagli appassionati del turismo aviatorio.

L'aeroporto di più recente inaugurazione è quello di Linate (Milano), dedicato alla memoria di un nostro pioniere dell'aviazione: Enrico Forlanini, di cui proprio il giorno innanzi, 20 ottobre, ricorreva il sessantennio dalla data in cui egli sperimentò il suo primo elicottero. Non vi fu problema aereo — disse il Generale Valle nel suo discorso inaugurale — che sfuggisse alla divinazione e poi alla conoscenza di questo uomo che, se legò il suo nome al dirigibilismo, studiò e risolse tanti problemi relativi alla sostentazione aerodinamica e che è da annoverarsi fra i più gloriosi apostoli dell'aviazione.

« Fin dal 1871 Enrico Forlanini, come appare da un suo scritto, pensava all'aeroplano, ed allora mancavano ancora trent'anni ai gloriosi voli saltellanti di Delagrange. L'elicottero Forlanini è stato, infatti, la prima macchina che si sia innalzata nell'aria portando seco un vero motore meccanico. L'elica fu da lui costruita come «il più perfetto dei propulsori ».

Questo grande e moderno aeroporto di Linate è uno dei maggiori d'Europa, ed è attrezzato secondo i dettami della tecnica più moderna.

L'imponente rimessa metallica si apre coi suoi 120 metri di luce sulla vastità del campo, il quale si estende su una linea longitudinale di 2500 metri e su una trasversale di 1400. Vastissimo e accuratamente livellato, occupa una superficie di tre milioni di metri quadrati e disporrà non solo di impianti per il volo notturno, ma anche di installazioni per le partenze e gli atterraggi senza visibilità.

AEROSTAZIONE DI LINATE AL LAMBRO (*Fot. Keystone*)
L'INTERNO DELLA RIMESSA DEI VELIVOLI

IDROVOLANTE « SAVOIA-MARCHETTI » IN SERVIZIO SULLA LINEA ROMA-NAPOLI-SIRACUSA-MALTA-TRIPOLI (*Fotocelere*)

L'aeroporto civile, avendo finalità diverse da quello militare, ha bisogno di un'organizzazione che sviluppi un complesso di attività per il servizio passeggeri, posta e merci; organizzazione che fa capo al Direttore dell'Aeroporto Civile, funzionario del Ministero dell'Aeronautica (Ufficio Aviazione Civile e Traffico Aereo).

Così ciò che nel Rinascimento fu intuizione divinatrice di Leonardo — il dominio dell'aria — oggi è una realtà viva, pulsante, oceanica. In poche ore si divorano distanze immense, si sorvolano mari, si annullano monti; uomini, donne, vecchi, bambini vanno da una terra ad un'altra, avendo appena il tempo di poter pensare ad un bel sogno, un sogno di ali vissuto volando.

FRANCO LIBERO BELGIORNO

Guidonia: città dell'aria.

L'anno XVI si è iniziato con la nascita di due nuove città: la rurale Aprilia il 29 ottobre, e l'aeronautica Guidonia il 31 ottobre.

La città dell'aria sorge non molto lontano da Roma, verso Tivoli, sotto l'altura di Monte Celio. Essa è costituita di due parti: il centro sperimentale aeronautico, di carattere esclusivamente militare, inaugurato dal Duce il 27 aprile 1935-XIII, nel settimo anniversario della morte del generale Alessandro Guidoni; ed il centro cittadino con tutto il suo complesso di abitazioni civili e militari.

La piazza di Guidonia col palazzo comunale disegnato dall'architetto Nicolosi, la torre littoria di 30 m. in pietra lucida di Bagnorea e l'albergo e il portico del palazzo degli uffici, è un esempio tipico della nuova architettura intesa con spirito nostro.

Degno di una grande città è il teatro-cinema costruito su disegni del Calza-Bini.

Il nuovo comune ha una superficie di 8141 ettari ed è desti ato alla popolazione militare e civile che ha impiego, occupazione o lavoro nel Centro Studî Aeronautici e nell'aeroporto di Montecelio.

PLASTICO DI GUIDONIA

LA GRANDE AEROPISTA TORINESE

Gli sviluppi della navigazione aerea e i progressi che gradualmente si realizzano in tale campo hanno prodotto sensibili perfezionamenti non soltanto negli apparecchi di volo, ma in tutto ciò che è inerente all'aeronautica, sia nel campo del materiale, sia in quello delle installazioni. I campi di volo hanno dovuto seguire da presso i progressi conseguiti dagli apparecchi. Così, se, ai primordi dell'aviazione, per le partenze e gli atterraggi erano sufficienti aree modeste, man mano, con l'aumentare delle velocità di decollo e di atterraggio, tali aree hanno subìto considerevoli aumenti.

SISTEMAZIONE E LIVELLAMENTO DEL SOTTOSUOLO

Oggi gli apparecchi normali, sia commerciali che bellici, partono a velocità che in molti casi si avvicinano ai 250-300 chilometri orari; naturale, quindi, che abbisognino di una rincorsa sufficiente a raggiungere la media necessaria al proprio sostentamento.

Lo stesso dicasi per l'atterraggio: gli aeroporti hanno dovuto aumentare la loro ampiezza, non soltanto per il sempre maggiore incremento del traffico aereo, ma altresì per le caratteristiche, straordinariamente migliorate, dei moderni velivoli, specie per quanto riguarda la loro accresciuta velocità.

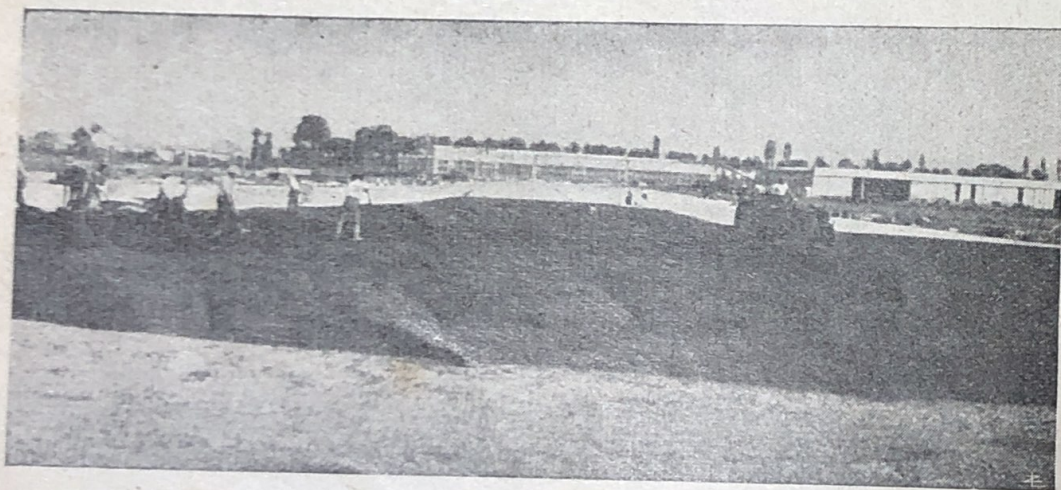
Ma non soltanto la velocità dei velivoli ha il suo peso determinante nelle caratteristiche dell'aeroporto; chè un fattore importantissimo è anche il peso degli apparecchi. I moderni raggiungono varie tonnellate, quindi vengono spesso a trovarsi in condizioni di disagio sia alla partenza che all'atterraggio, quando debbono correre su terreni resi molli dalle pioggie. Si capisce facilmente come, in tali condizioni, le manovre di partenza e di arrivo possano diventare per chi vola anche abbastanza pericolose.

COMPRESSIONE DEL SOTTOFONDO

Si è, quindi, giunti alla costruzione delle moderne aeropiste, che da qualche tempo sono in atto in tutti i grandi aeroporti del mondo, specie nei campi dove si tentano i voli sperimentali o di primato.

La prima aeropista progettata e messa in funzione in Italia fu quella di Montecelio, che servì a suo tempo

DIVERSI STADÎ DI RIFINITURA DELL'AEROPISTA

SPALMATURA SULL'AEROPISTA DI OLII BITUMINOSI

TRATTO DELL'AEROPISTA PRESSOCHÈ TERMINATO. IN FONDO, GLI HANGARS

al decollo di Ferrarin e Del Prete per la grande transvolata che doveva congiungere senza scalo il continente europeo alla costa brasiliana. L'aeropista aveva una certa pendenza iniziale per aiutare l'incremento di velocità del « Savoia-Marchetti » scelto dai due intrepidi volatori. Con un primo tratto a inclinazione relativamente forte esiste un'aeropista anche nell'aeroporto americano Floyd Bennet, presso New York, dalla quale sono stati iniziati alcuni dei primi voli transatlantici.

L'aeropista non è altro che una vera e propria strada per il primo tratto che gli aeroplani debbono compiere a terra prima di alzarsi in volo. Gli impianti naturalmente si fanno in calcestruzzo o in materiali bituminosi.

La necessità delle aeropiste è maggiormente sentita negli aeroporti del Nord, dove le intemperie, specie invernali, possono rendere spesso i decolli e gli atterraggi non privi di pericolo.

Anche negli aeroporti dell'Impero si è cominciato a costruire le aeropiste, poichè laggiù i campi d'aviazione possono rimanere inutilizzati a lungo durante la stagione delle grandi pioggie.

Nella costruzione di aeropiste occorre tener conto di un grande numero di fattori. Uno di questi, e non di minore importanza, è costituito dalla direzione del vento dominante nella località, e parallelamente a questa direzione si orienta l'asse della pista.

Per disporre di impianti che permettano la partenza e l'atterraggio di velivoli nelle differenti condizioni di vento, si è giunti a costruire aeropiste plurime, per lo più intersecantisi a

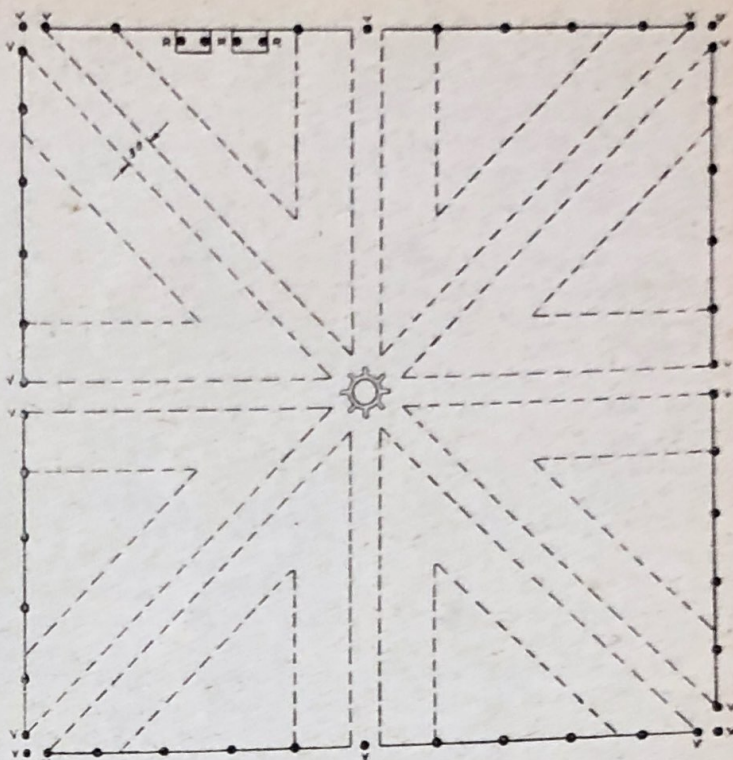
croce greca e a croce di Sant'Andrea. Si viene così a disporre di un complesso di quattro aeropiste, che offrono il vantaggio di permettere partenze e arrivi con qualunque vento, non essendo necessario in modo assoluto che un velivolo prenda il volo o giunga a terra con il vento esattamente di fronte.

Quasi tutte le aeropiste in uso sono fornite di razionali sistemi di illuminazione per il traffico notturno. L'illuminazione è ottenuta con l'impianto di forti proiettori laterali, oppure con potenti lampade ai due lati della pista.

Anche il nostro Paese si è recentemente arricchito di uno di questi impianti. In Italia, le condizioni del clima, specie nella parte centrale e meridionale della Penisola, non impongono la necessità delle aeropiste; ma esse sono pressochè indispensabili nei campi d'aviazione del settentrione, dove le pioggie possono prolungarsi sino a rendere eccessivamente fangosi i terreni degli aeroporti e dove le forti nevicate invernali riescono magari a paralizzare letteralmente il traffico.

Su un'aeropista la pioggia non riesce a creare impedimenti, poichè la pioggia può essere agevolmente raccolta e convogliata e la neve rapidamente sgomberata, sia spazzandola, sia — mezzo molto più radicale e sbrigativo — sottoponendola a vere e proprie lavature con poderosi getti d'acqua, nè più nè meno di come si usa nelle strade cittadine.

Una di tali aeropiste è stata costruita a Torino, nel campo di volo dell'Aeronautica d'Italia, la poderosa industria aeronautica dipendente dalla Fiat, dalle cui officine sono uscite ed escono tante delle nostre macchine aeree.

Costruita dalla Compagnia Italiana delle Strade, la nuova aeropista è stata progettata da un tecnico specialista, che ha avuto campo di studiare da vicino i sistemi di costruzione delle grandi aeropiste americane. Essa è una delle più vaste che esistano nei varî aerodromi europei, essendo lunga ben 1000 metri e larga 60, quale, quindi, da permettere la partenza e l'arrivo a qualunque tipo di moderno aeroplano. L'Aeronautica italiana aveva bisogno di un impianto di così vaste propor-

PIANTA DELL'AEROPISTA, SISTEMATA A 4 PISTE CON ILLUMINAZIONE LATERALE

zioni, essendo produttrice di apparecchi che nel campo civile e militare si possono annoverare tra i più veloci che attualmente esistano. L'aeropista richiese per la sua costruzione un movimento di materiali varî per un complesso di oltre 60.000 metri cubi; nondimeno il lavoro si concluse in poco più di due mesi, occupando giornalmente circa 300 operai, tra manovalanza e specializzati.

Si cominciò ad eseguire lo scavo necessario su tutta l'area della aeropista sino a 35/40 centimetri di profondità. Caricato e asportato il materiale rimosso, fu costruito il sottofondo dell'aeropista a mezzo di ghiaia naturale, per la quale si dovette rimettere in efficienza una vecchia cava esistente nelle vicinanze del campo di volo, nei pressi della Dora Riparia. Con la ghiaia di questa cava fu appunto sistemato il sottofondo, il quale ha subìto, a sua volta, il più accurato rullaggio, dopo di che si costituì il manto di usura vero: proprio dell'aeropista, formato da uno spesso strato di pietrisco proveniente dalle cave di Val di Susa e di Val di Stura, al quale furono aggiunti miscugli di asfalti e bitumi tratti dalle cave siciliane.

La perfetta impermeabilità dell'aeropista si è ottenuta sovrapponendo al manto di usura una spalmatura di oli di catrame, aggiunti a sabbia finissima, la quale era stata previamente impastata con bitumi di speciale penetrazione. Il tutto, naturalmente, subì un accurato rullaggio con compressori di peso vario, a seconda dello stadio di lavorazione.

Nel senso longitudinale l'aeropista ha tre livellette, che variano dallo 0,5 all'1 per mille. L'insellatura trasversale ha esattamente la pendenza dell'1 per mille, che permette uno scolo completo delle acque, senza disturbare minimamente gli atterraggi degli aeromobili in senso trasversale alla pista.

Un complesso impianto si è dovuto predisporre per raccogliere e smaltire le acque d'impluvio.

Lateralmente all'aeropista furono praticati due profondi scavi, nei quali si sono sistemate grosse tubature in cemento armato, del diametro di mezzo metro.

Ogni dieci metri di aeropista esistono ai due lati spaziose griglie, attraverso le quali l'acqua defluisce nella doppia canalizzazione e si perde in pozzi costruiti ai termini della pista, filtrando nel sottosuolo

La Fiat e la Compagnia costruttrice possono andar fiere della nuova realizzazione. Con essa il campo di volo dell'Aeronautica d'Italia può annoverarsi fra i più moderni e più perfetti di quanti esistano in Europa. L'opera, condotta rapidamente a termine verso la fine dell'anno XV, rappresenta una delle superbe realizzazioni rese possibili dal nuovo clima fascista.

UMBERTO MAGGIOLI

La Leva aeronautica.

Nella sua sessione di lavori di ottobre, il Consiglio dei Ministri ha esaminato ed approvato alcuni importanti provvedimenti riguardanti l'amministrazione aeronautica, fra i quali merita particolare menzione quello relativo alla Leva aeronautica.

Il principio del reclutamento dei contingenti necessarî ai bisogni dell'aeronautica militare, che fino ad oggi si basava sull'entusiasmo dei giovani volontari, viene ad essere completamente innovato. Col nuovo provvedimento legislativo tutti i giovani che hanno obblighi di leva potranno essere prescelti per entrare nei ranghi dell'Arma azzurra.

Tutti i cittadini riconosciuti idonei per condizioni fisiche e culturali verranno assoggettati alla leva aeronautica per il ruolo naviganti; i cittadini che per cognizioni pratiche e teoriche o per affinità di mestiere siano riconosciuti idonei ad essere impiegati quali specialisti,

saranno soggetti alla leva aeronautica per il ruolo specialisti; i cittadini che, senza possedere speciali requisiti aeronautici, siano idonei a disimpegnare i varî servizî sussidiarî dell'arma, saranno soggetti alla leva aeronautica ed assegnati al ruolo servizî, in qualità di avieri di governo.

Il grande numero di volontarî fino ad oggi accorso nelle file della nostra gloriosa aviazione è garanzia sicura che le giovani reclute si sentiranno ben fiere di servire il Paese in cimenti dove il loro valore subirà un più severo collaudo.

Impiego di aeroplani sulle linee del Mediterraneo.

Dal mese di ottobre scorso la linea Roma-Napoli-Palermo-Tunisi viene gestita con apparecchi terrestri « S. 73 », in sostituzione degli idrovolanti.

Con questa sostituzione, oltre che diminuire la durata del volo per la maggiore velocità sviluppata dagli aeroplani, i passeggeri impiegano un minor tempo per trasferirsi dal centro della città agli aeroporti terrestri, poichè questi sono situati in località più vicine alla città che non gli idroscali.

La sostituzione degli apparecchi terrestri per servizî aerei che si svolgono su tratti marini è stata possibile per le eccellenti qualità del materiale impiegato, che è di concezione e costruzione completamente italiane.

La linea aerea del Kivu.

È in progetto, presso il Dipartimento Coloniale Belga, un servizio aereo il quale collegherebbe il Kivu ai servizî attuali dell'aviolinea Belgio-Congo. La linea seguirebbe il seguente percorso: Stanleyville-Irumu-Vallata della Semliki-laghi Edoardo-Kivu e Tanganica raggiunto a Usumbura; con scali regolari a Stanleyville, Irumu, Costermansville e Usumbura, e facoltativi a Niania, Vieux Beni, Goma. Sono stati anche previsti alcuni atterraggi di fortuna, in modo che la linea nulla lasci a desiderare in fatto di sicurezza. Il percorso verrebbe coperto in tredici ore.

La rete aerea del Camerun.

È in via di definitiva attuazione il programma recentemente stabilito dal Commissario della Repubblica francese per la costituzione di una rete di comunicazioni aeree nel Camerun. Dual è infatti oggi collegata alla Francia in soli quattro giorni e mezzo di volo, mentre l'attrezzatura aerea del mandato può contare su tre basi ottime, accessibili a tutti i tipi di apparecchi: Duala, Yaoundé e Garoua. In tal modo, il Camerun può essere considerato come la regione meglio attrezzata al riguardo di tutta la costa occidentale dell'Africa.

Il traffico sulla linea aerea Dakar-Pointe Noire.

La linea aerea Dakar-Pointe Noire, recentemente inaugurata, non ha mancato di migliorare sensibilmente i collegamenti intercoloniali francesi. Sono già stati percorsi infatti 230.000 chilometri con una assoluta regolarità da apparecchi bimotori, alla velocità commerciale di km./h. 230. In seguito alla istituzione di questa linea Duala si trova a tre giorni da Dakar, in luogo dei tredici prima occorrenti via mare, ed a quattro giorni e mezzo dalla Francia.

Un'associazione giapponese per il volo a vela.

Si è costituita recentemente a Tokyo una nuova « Associazione aeronautica giovanile per il volo a vela », che si propone il compito di rendere possibile ai proprî soci, ed al maggior numero di giovani proposti da altre

associazioni giovanili, di esercitarsi regolarmente nel pilotaggio degli alianti. I corsi sono per i giovani che hanno compiuto i 16 anni e non superato i 19. Il primo corso ha avuto inizio sull'altipiano di Kirigamine, presso il monte Fuji, con la partecipazione di 160 giovani.

Nuovo aeroporto civile giapponese.

Il Ministero giapponese delle comunicazioni avrebbe deciso di costruire un nuovo grande aeroporto internazionale nei pressi di Shimonoseki. A tale scopo sarebbe già stato prescelto un vasto terreno, già naturalmente piano e privo di vegetazione, situato nelle immediate vicinanze di Okimura.

Il nuovo aeroporto, che dovrebbe essere ultimato per il 1940, avrà una superficie di circa 640.000 metri quadrati. La spesa complessiva per la sistemazione del terreno e per gli impianti è prevista in 1.200.000 yen (circa 6.600.000 lire).

Nuovi tipi di eliche.

Il Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti ha recentemente omologato alcuni modelli di eliche bipale in acciaio o alluminio, a passo regolabile al suolo o variabile in volo, per motori da 70 a 330 CV. Queste eliche hanno una disposizione particolare delle due pale, che non sono il prolungamento una dell'altra, ma sono scalate e collocate tangenzialmente a un cerchio avente per centro l'albero motore, ciò che, secondo i costruttori, diminuisce le vibrazioni ed aumenta il raffreddamento del motore. Con queste eliche sembra che un velivolo acquisti il 10 % in velocità. Prove in volo avrebbero confermato le previsioni.

Primati.

Un quadrimotore « Bloch 160 » ha recentemente stabilito, sul circuito Istres-Chaumont-Istres, i primati internazionali di velocità sui km. 1000 e 2000, con kg. 5000 di carico, alle medie rispettive di km./h. 317,013 e 307,455. Questi primati appartenevano all'aviazione sovietica con km./h. 280 246.

Sullo stesso circuito un quadrimotore « Farman 221 » ha stabilito il primato internazionale di velocità sui km. 1000 con kg. 10.000 di carico, finora intentato, realizzando la media oraria di km./h. 262,275.

L'aviatrice americana Jacqueline Cochrane, che aveva recentemente stabilito il nuovo primato internazionale femminile di velocità con km./h. 468,800, ha migliorato il suo stesso primato portandolo a km./h. 477,417. L'apparecchio usato è lo stesso del volo precedente, il « Seversky P. 35 », con motore da 1100 CV.

L'aviatrice francese Maddalena Charnaux ha stabilito nell'ottobre scorso a Etampes il primato femminile di velocità sui km. 1000 per idrovolanti biposti, alla media di km./h. 268,740. Nel corso dello stesso volo l'aviatrice ha battuto anche il primato di velocità per apparecchi pluriposti del peso di kg. 560, detenuto da Elena Boucher con km./h. 250,086. L'apparecchio usato dalla Charnaux è un « Caudron Rafale Renault », con motore Bengali Junior da 140 CV.

L'aviatrice russa Valentina Grizoduboda ha stabilito tre nuovi primati femminili per apparecchi da turismo e precisamente quello di velocità sui km. 100, con una media di km./h. 220; quello di velocità sui km. 100 per idrovolanti biposti con una media di km./h. 200; ed infine quello di velocità sui km. 100 per idrovolanti monoposti con una media di km./h. 190.

CICLO-MOTO-TURISMO

Chiusura di stagione.

La stagione ciclistica si è chiusa: per l'atleta comincia quella invernale, che ha per base qualche suggestiva prova su terreno di campagna (la corsa campestre) e molte prove su pista a ripetizione, non escluse le interminabili Sei giorni, sul valore delle quali abbiamo già detto altra volta il nostro pensiero. Per il turista comincia il periodo della tregua, il tempo di riporre il velocipede con tutte le cautele che la tecnica e l'esperienza suggeriscono; il tempo anche di pensare, per la ripresa delle « uscite » a primavera, a qualche innovazione che renda più agevole l'esercizio del ciclo.

Crediamo, tuttavia, che ove si facesse una statistica della circolazione della bicicletta in inverno, si assisterebbe, da qualche anno a questa parte, a un costante incremento. Le ragioni sono molte ed evidenti e una le sovrasta tutte: il miglioramento delle strade. Le condizioni di fondo e di manutenzione della rete viabile, specialmente nelle vicinanze dei grandi centri, sono tali che anche le condizioni atmosferiche più avverse non riescono praticamente a impedire l'impiego della bicicletta. Chi fa del ciclo un mezzo di trasporto ultrautilitario può contare ormai su una frequenza d'uso costante. Questo discorso vorrebbe, per induzione, significare che anche nell'inverno può svilupparsi una certa attività ciclo-turistica, che sarebbe di grande beneficio a chi, per ragioni d'età o per altri impedimenti, non può recarsi a svelenire il sangue e a snebbiare i polmoni sulla montagna, che ogni anno va popolandosi sempre più intensamente di sciatori.

La stagione sportiva si è chiusa con il Giro della Lombardia, vinto con splendido stile da Bini il quale, dopo una gara iniziale d'attesa, ha sferrato a metà percorso un energico contrattacco che gli ha permesso di riprendere il plotone di testa e di giungere solo al traguardo con alcuni minuti di vantaggio su Bartali, che aveva avuto una ripresa troppo tardiva. Con questo brillante episodio è terminata una stagione che per molti aspetti può considerarsi favorevole al ciclismo italiano.

Non abbiamo vinto il campionato mondiale assoluto, ma abbiamo rivelato al mondo ciclistico un campione di valore indiscusso, degno del massimo titolo: Gino Bartali. Il riconoscimento è venuto in forma quasi ufficiale nella classifica dei 10 migliori corridori del mondo, compilato ogni anno dal massimo quotidiano sportivo francese: *L'Auto*. Bartali è stato collocato al primo posto della graduatoria, ed è una classifica che indubbiamente gli compete. Nell'elenco dei « dieci » figurano altri due corridori italiani: Rossi e Vicini. Senza dubbio, questa designazione risente troppo dell'attività svolta in Francia dai due corridori e dai loro successi in terra francese. Essa non ci sembra di valore assoluto nei confronti di altri nostri campioni trascurati dal giornale parigino. Rimane il fatto comunque significativo che dei primi dieci corridori del mondo tre sono, meritatamente, italiani.

La prossima Mostra di Milano.

Abbiamo più volte richiamato l'attenzione dei lettori sui pregi e sullo sviluppo della bicicletta leggera: questo è stato il motivo dominante della mostra ciclo-motociclistica svolta all'ombra del Salone dell'Auto francese. L'impiego del duralluminio e delle leghe leggere nella costruzione del telaio è stata notata in molti esemplari e accenna ancora a diffondersi. Contemporaneamente si è notata la pressochè generale applicazione del cambio di velocità: 380 modelli su 400 presentati ne erano provvisti e, riflettendo ai vantaggi di questo dispositivo e alla natura del tracciato di molte strade italiane ricche di dislivelli, si comprende che l'uso del cambio di velocità sia suscettibile di ulteriori sviluppi anche presso di noi. La grande maggioranza dei cambi esposti a Parigi agiva sulla catena: qualcuno soltanto sul mozzo. Notate le tendenze ad adottare il comando a pedale.

Alla mostra parigina i costruttori francesi hanno fatto affari d'oro: una sola casa ha raccolto in pochi giorni più di 1500 prenotazioni e un modello di *tandem* ultraleggero attrezzato per il gran turismo ha trovato un acquirente che l'ha pagato il prezzo vertiginoso di 4600 franchi! In ragione di questo successo i costruttori del ciclo e del motociclo hanno fatto ardenti voti affinchè la mostra francese acquisti carattere permanente e si svincoli dal Salone Automobilistico. Come si fa in Italia, dove l'appuntamento agli industriali e ai commercianti è fissato a Milano per l'ultima decade di gennaio, epoca stabilita per la 19ª Esposizione internazionale del ciclo e del motociclo.

Taruffi a 276 all'ora.

La serie dei primati motociclistici della Gilera si è chiusa — almeno per questa stagione — con un nuovo vibrante esito. L'Ing. Piero Taruffi ha dato l'assalto al primato mondiale assoluto ed ha raggiunto la massima velocità sinora detenuta dall'uomo su una macchina a due ruote, superando i 276 all'ora. Questo splendido trionfo, reso possibile dall'ardimento del pilota e dalla superba efficienza della macchina, è stato ottenuto sull'autostrada Bergamo-Brescia, durante il tratto ascendente del chilometro con partenza lanciata, percorso in 13" 4/100, alla media di km. 276.073. Nel tratto discendente Taruffi ha fatto registrare al cronometro elettrico 13" 22/100 e la media è stata esattamente di 13" 13/100, corrispondente ad una velocità oraria di km. 274.181. Il nuovo primato è superiore di quasi un chilometro a quello assoluto di Fernihough, realizzato con una macchina di 1000 cmc. di cilindrata, doppia cioè di quella del campione italiano, alla media di km. 273.244.

Con l'ultima serie di primati il binomio Taruffi-Gilera ha conquistato all'Italia ben 34 massimi mondiali. Ora Taruffi riposerà, tornando per breve tempo all'automobilismo: egli parteciperà, infatti, con Lurani e con i fratelli Villoresi, pilotando la Maserati 1500, alle maggiori prove del Sud Africa, che si svolgeranno in dicembre e in gennaio. Poi farà in tempo a riprendere gli sci per le ultime nevi, e a primavera lo rivedremo certo curvo sul motore della sua quattro cilindri ad ascoltarne le pulsazioni.

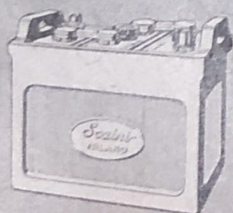
Intanto si prepara l'inquadramento dell'attività sportiva dell'Anno XVI. La Federazione ne ha già fissato l'ossatura, stabilendo cinque prove di campionato, due delle quali sono la Coppa Mussolini, sul percorso Milano-Roma-Napoli-Taranto, e il Trofeo della Velocità, iscritte entrambe nel calendario internazionale della Federazione dei clubs motociclistici. Questo ente, che da un decennio è presieduto da un Italiano, il conte Alberto Bonacossa, ha dovuto quest'anno prendere in esame alcune interessanti questioni, tra cui quelle del tipo di carburante da impiegarsi nelle corse e dell'ammissione di macchine con compressore. Contro le tendenze tradizionalistiche e restrittive anglo-francesi, la tesi italiana, modernista e progressista, appoggiata dai Tedeschi, ha prevalso. Le macchine con compressore potranno partecipare ai grandi Premi internazionali, nella classe corrispondente alla cilindrata geometrica del motore. Se vi saranno in gara macchine senza compressore, si potrà compilare per esse una classifica speciale.

In quanto al carburante, in sostituzione della miscela tipo benzina-benzolo in parti eguali, è stato approvato un carburante formato per una metà di benzina, per l'altra metà di una miscela in cui potranno intervenire anche alcool od altri carburanti. Non è ancora la libertà assoluta, come il buon senso e il progresso vorrebbero, ma è già un notevole passo avanti nella via dell'adozione di carburanti alcoolici e di miscele speciali atte ad alimentare motori da corsa ad alto grado di compressione e ad ottenerne la massima efficienza.

Novità nei mototrasporti.

La motocicletta avrà, come abbiamo già ricordato, la sua grande rassegna nella mostra internazionale del gennaio, a Milano, nel Palazzo della Permanente. Non sono mancati tuttavia importanti riflessi dell'industria motociclistica al Salone dell'Auto al Palazzo dello Sport di Milano, specialmente nel settore dell'accessorio e in quello dei trasporti utilitari. Una decina di costruttori di motocarri e motofurgoncini era presente e il progresso di questo veicolo, già nettamente delineato da qualche stagione, è apparso ancor più evidente specialmente sotto l'aspetto della concezione del motocarro non come derivato dalla motocicletta, ma come veicolo costruttivamente autonomo. Grande cura, perciò, nello studio dei telai e delle sospensioni, e ricerche di soluzioni originali, come quella della ruota anteriore motrice e direttrice e delle due ruote posteriori portanti. Il motore è collegato su un fianco e trasmette il movimento mediante un corto albero provvisto di due snodi.

Nel padiglione dei carburanti nazionali hanno pure fatto la loro comparsa i motocarri ad accumulatori, realizzanti una soluzione autarchica del problema, mediante l'impiego dell'energia elettrica.

E poichè siamo in tema di mototrasporti, ricordiamo le nuove disposizioni per la circolazione, pubblicate dalla *Gazzetta Ufficiale*, che stabiliscono dimensioni di ingombro non eccedenti i 4 metri di lunghezza e m. 1,60

di larghezza. Entro il 5 maggio XVI tutti i motocarri in circolazione dovranno essere regolarizzati secondo tale formula e i conducenti dovranno essere provvisti di patente di abilitazione a condurre motocarri, conseguibile con le stesse norme in vigore per la patente automobilistica di primo grado (conoscenza dei regolamenti di circolazione e prova pratica di guida).

C. cc.

Conversazione coi lettori.

Prendiamo stavolta una delle lettere pervenuteci, che per le molte domande rappresenta una piccola enciclopedia, e rispondiamo a qualcuna di maggiore interesse.

« Possego una bicicletta da viaggio semiballon, assolutamente troppo pesante per il cicloturismo », ci scrive un lettore milanese, giustamente convinto nell'utilità di munirsi di una più idonea cavalcatura. Crediamo tuttavia sia utile ribattere una sua osservazione, in quanto corrisponde a un diffuso convincimento, che pone un problema fuori dei suoi giusti termini. Diremo perciò, pregando di tener presente questa asserzione, che una bicicletta comune non è mai troppo pesante per l'uso cicloturistico. S'intende che più una bicicletta è leggera, meglio è. Ma anche con una macchina di diciotto chilogrammi o più si va, senza spendere una energia superiore, altrettanto bene come con una di peso normale. Moltissimi sono convinti che, se una bicicletta normale, di quelle che oggi si chiamano « da viaggio », pesasse ad esempio dieci chili, servirebbe assai bene a percorrere con buon rendimento lunghe distanze. Invece, non sarebbe sensibilmente più idonea di quelle che pesano una volta e mezzo di più. Mentre, al contrario, è vero che una bicicletta di 13 o 14 chili, adatta all'uso turistico, non andrebbe sensibilmente peggio se ne pesasse 20. Crediamo opportuno richiamare il nostro articolo pubblicato nel numero di agosto dell'anno scorso, in cui esponemmo i concetti basilari della propaganda che andiamo svolgendo, anche perchè numerosi lettori dimostrano di non ricordarne il contenuto.

In quell'articolo insistemmo su questo punto: la prima caratteristica della bicicletta da turismo è quella di prestarsi a una posizione di rendimento, che richiede il busto inclinato in avanti e il suo peso gravante sul manubrio. Una posizione, insomma, che, senza essere quasi orizzontale come su una bicicletta da corsa, è tuttavia più prossima a questa che a quella eretta, voluta dalla bicicletta da viaggio. La bicicletta ideale per il nostro uso comprende anche altri requisiti, ma questo è il solo veramente indispensabile.

Il lettore milanese si preoccupa poi del fatto che le tubazioni di tipo francese per telai da corsa sono assai sottili e perciò teme che non sopportino un peso anormale, quale sarebbe, ad es., un passeggero di ottanta chilogrammi che, per giunta, portasse un discreto bagaglio. Crediamo si possa stare tranquilli su questo punto. I contorcimenti del telaio sono rari e di regola dovuti a urti, scontri, ecc., ma non a scarsa robustezza.

Il lettore ci chiede inoltre dove si possono trovare gli «introvabili freni ad espansione». Non ci risulta che siano proprio irreperibili, perchè in qualunque luogo si capiti, qualche bicicletta montata con tali freni si vede circolare. Dedicheremo, nel prossimo numero, una nota a questo argomento, e accenneremo anche a qualche altro tipo di freno del genere. Il lettore ci invita, inoltre, a far cosa che è già parte dei nostri programmi. « Vi rinnovo la preghiera di descrivere particolarmente la struttura di quei dispositivi di cui il profano non può farsi un'idea con la semplice osservazione esterna ». Accogliamo la preghiera anche perchè sappiamo che dalla curiosità didattica e dal suo appagamento nasce quel che vogliamo alimentare con la nostra propaganda: la passione per il turismo ciclistico.

E. Cap.

COMUNICAZIONI

Nuova estensione di facilitazioni ferroviarie ai marittimi.

Le Ferrovie dello Stato hanno già concesso in passato speciali agevolazioni per i viaggi dei marittimi. Una prima volta, nel 1932, le facilitazioni furono accordate ai marinai avvicendati per il viaggio in partenza dal porto di sbarco e in destinazione di quello di arruolamento o dalla residenza del marittimo e viceversa per il porto di imbarco. Successivamente, nel 1935, altre facilitazioni sono state concesse a favore dei marittimi delle navi mercantili noleggiate per i porti dell'Africa Orientale, della Libia e dell'Egeo, in occasione dei loro viaggi di licenza allorquando le loro navi sono ferme nei porti del Regno. Quest'ultima concessione è rimasta in vigore, mentre la prima è stata revocata in seguito alla cessazione degli accordi intervenuti per l'avvicendamento dei marittimi fra la Confederazione Nazionale Fascista della Gente di Mare e la Confederazione Imprese Trasporti Marittimi ed Aerei.

Ora una nuova concessione, di carattere più generico e stabile, è in corso di approvazione: essa riguarderà la riduzione del 50 % per due viaggi annui di andata-ritorno a favore dei marittimi (di nazionalità italiana, naturalmente) provvisti di regolare libretto di navigazione, imbarcati su navi battenti bandiera italiana in servizio di cabotaggio o di navigazione oceanica. La concessione sarà limitata ai viaggi per licenza in destinazione della residenza della famiglia del marittimo.

Ecco una nuova provvidenza del regime fascista, inspirata a concetti morali e sociali sommamente lodevoli.

Qualche facilitazione consimile esiste anche all'estero, ma in forma più limitata. Per esempio, in Germania è concessa la riduzione del 50 % in III classe soltanto ai marinai delle linee fluviali interne per recarsi in congedo a casa. Nella Gran Bretagna è accordata la riduzione del 50 % ai marittimi naufragati; invece si concedono riduzioni (dal 32 % al 40 % in I classe e dal 25 % al 33 %) agli ufficiali, agli uomini, alle mogli e ai figli dei componenti gli equipaggi in congedo, quando viaggiano per far visita ai membri della marina mercantile nel periodo durante il quale i battelli si trovano in porto. Riduzioni sono anche accordate ai marittimi delle navi, purchè in gruppi di almeno 12 persone.

Le riduzioni speciali della « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem ».

Con provvedimento in corso vengono prorogate fino a tutto il 1938 le speciali riduzioni già accordate pei viaggi dei pellegrini a Roma e ai Santuari italiani, organizzati dall'Opera « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem » e cioè:

Per i pellegrini provenienti dall'estero e diretti a Roma o a determinati Santuari italiani:

viaggi individuali: tariffa ridotta del 50 %;

viaggi in gruppo di almeno 4 persone: tariffa ridotta del 70 %;

Per i pellegrini provenienti dall'interno:

viaggi individuali a Roma: tariffa ridotta del 50 %;

viaggi in gruppi di almeno 4 persone dirette a determinati santuari italiani: tariffa ridotta del 50 %.

Riduzioni per gli sports invernali.

Anche per questa stagione invernale saranno ripristinate le speciali facilitazioni (biglietti di andata-ritorno con riduzione del 50 %) per sports invernali, a datare dal 20 dicembre.

Nuove maggiori agevolazioni per la «Primavera Siciliana» nel 1938.

Per il prossimo anno il numero delle località per le quali potranno essere emessi biglietti a riduzione della «Primavera Siciliana» è stato aumentato da 18 a 30. Precisamente si potranno rilasciare biglietti in destinazione delle seguenti località e per i seguenti periodi:

dal 1° gennaio al 30 aprile, per Agrigento, Caltanissetta, Catania, Comiso, Marsala, Milazzo, Palermo, Sciacca, Siracusa, Taormina;

dal 1° maggio al 31 agosto, per Acireale, Augusta, Enna, Messina, Noto, Partinico, Porto Empedocle, Termini Imerese, Trapani, Vittoria;

dal 1° settembre al 31 dicembre, per Caltagirone, Canicattì, Castellammare del Golfo, Castelvetrano, Cefalù, Giarre-Riposto, Mazzara del Vallo, Piazza Armerina, Ragusa, Siculiana.

Inoltre, è stata estesa (e ciò con decorrenza anticipata fin da quest'anno) ai viaggiatori provenienti da Tripoli e da Tunisi, via mare o via aerea, e diretti in Sicilia, la facoltà di acquistare biglietti a riduzione nell'interno dell'isola, analogamente a quanto è già previsto per i viaggiatori provenienti da Napoli, via mare.

La Sicilia non ha mai fruito di facilitazioni e riduzioni tanto sensibili ed estese come le attuali, che praticamente fanno beneficiare l'isola di un trattamento specialmente favorevole per tutta la durata dell'anno.

Servizio telefonico d'informazioni nelle stazioni

Da qualche tempo presso le principali stazioni delle ferrovie europee sono stati istituiti speciali uffici d'informazioni per il pubblico, i quali, mentre svolgono così un'azione utile per il pubblico stesso e per la ferrovia, che in questo modo può mettere in maggior evidenza le agevolazioni da essa offerte ai viaggiatori, d'altra parte sgravano notevolmente le biglietterie dalle richieste d'informazioni e ne rendono più agevole il lavoro.

Ma quello che forse si ignora è che una gran parte di queste informazioni vengono richieste e date per telefono. Così all'ufficio d'informazioni della *gare de Lyon* a Parigi vi sono ben 12 apparecchi telefonici, con altrettanti impiegati, addetti esclusivamente alle informazioni telefoniche al pubblico: su otto milioni di viaggiatori che nel 1936 si sono rivolti agli uffici informazioni di stazioni appartenenti alla Compagnia francese Paris-Lyon-Méditerranée, circa un milione e mezzo hanno ricevuto informazioni per telefono.

Risulta che un buon terzo delle notizie fornite dagli uffici d'informazioni esistenti nelle principali stazioni svizzere sono appunto dati per telefono. Analogo ufficio, impiantato dalle Ferrovie Federali Austriache nella Westbahnhof, dà dalle 1200 alle 1400 informazioni telefoniche al giorno nei periodi di maggior lavoro.

L'«Inquiry Office» per il servizio continentale, installato dalla compagnia inglese Southern Railway, nella Victoria Station, dà circa un migliaio d'informazioni al giorno esclusivamente per telefono. Così potremmo dire di altri uffici simili istituiti da altre amministrazioni ferroviarie.

A questi servizi generalmente è adibito personale particolarmente scelto, dotato non solo di pazienza e di civile educazione, ma appositamente istruito. Le amministrazioni ferroviarie facilitano il lavoro di questi impiegati provvedendoli di speciali pubblicazioni, nelle quali, in forma riassuntiva e in modo da potersi agevolmente consultare, sono contenute le notizie più comuni e più utili per corrispondere alle richieste e ai quesiti del pubblico.

Ad indicare l'importanza che presso qualche amministrazione si attribuisce attualmente al personale degli uffici ferroviari d'informazione dobbiamo aggiungere

che è stato costituito quasi come un corpo speciale d'impiegati. Così, presso le ferrovie federali svizzere abbiamo l'« Auskunft beamte », l'impiegato per le informazioni, con più gradi gerarchici, e presso le ferrovie francesi questa categoria percorre una carriera a parte, che va dal grado di commesso e commesso principale a quella di capo-ufficio e di ispettore.

Gli uffici di informazione, istituiti dopo la guerra e sotto l'assillo della concorrenza e della crisi economica, per mettere in sempre maggior evidenza i vantaggi che offre la ferrovia al pubblico viaggiante, tendono a sviluppare e perfezionare la loro attività con l'aggiunta di servizi accessori e complementari.

Qualche cosa, in proporzioni più ridotte, è stato fatto anche da noi; ma è da augurarsi che le Ferrovie italiane, le quali sono all'avanguardia sotto tanti punti di vista, cerchino di raggiungere il primato anche per questi servizi complementari.

Modificazioni di orario sulle linee aeree postali.

Linea Roma-Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi:

martedì-giovedì-sabato			*lunedì-mercoledì-venerdì*	
partenza......	9 —	Roma	arrivo	14 —
arrivo.......	9,50	Napoli.........	partenza......	13,10
partenza......	10,10	»	arrivo	12,50
arrivo........	12,40	Palermo	partenza......	10,20
partenza......	13 —	»	arrivo	10 —
arrivo........	13,20	Trapani	partenza......	9,40
partenza......	13,50	»	arrivo	9.10
arrivo........	15 —	Tunisi.........	partenza......	8 —

Linea Palermo-Napoli-Roma:

martedì-giovedì-sabato			*lunedì-mercoledì-venerdì*	
partenza......	7,20	Palermo	arrivo	16,20
arrivo	9,50	Napoli.........	partenza......	13,50
partenza......	10,10	»	arrivo	13,30
arrivo	11 —	Roma	partenza......	12,40

Linea Roma-Siracusa-Tripoli:

martedì-giovedì-sabato			*lunedì-mercoledì-venerdì*	
partenza......	7,20	Roma	arrivo	13,50
arrivo	10,35	Siracusa........	partenza......	10,30
partenza......	11,20	»	arrivo	10,05
arrivo	13,30	Tripoli	partenza......	7,20

Nuova linea aerea postale.

È stata inaugurata la nuova linea aerea Milano-Venezia-Zagabria-Belgrado-Bucarest, esercitata da Società Rumena, col seguente orario:

martedì-giovedì-sabato			*lunedì-mercoledì-venerdì*	
partenza......	9,30	Milano	arrivo	15 —
arrivo	10,30	Venezia	partenza......	14 —
partenza......	11 —	»	arrivo	13,30
arrivo	12,15	Zagabria	partenza......	12,15
partenza......	12,45	»	arrivo	11,45
arrrivo	14 —	Belgrado	partenza......	10,20
partenza......	14,40	»	arrivo	9,50
arrivo	15,30	Bucarest	partenza......	9 —

Emissione di nuovi francobolli.

È stata messa in vendita presso tutti gli Uffici postali una speciale serie di francobolli commemorativi, stampati a ricordo degli uomini illustri, dei quali ricorre il centenario in quest'anno: da Giotto a Stradivari, da Spontini a Leopardi a Pergolesi, e composta dei seguenti dieci valori per il pagamento delle tasse postali in genere: da L. 0,10, 0,20, 0,25, 0,30, 0,50, 0,75, 1,25, 1,75, 2,55 (+ 2 di sopraprezzo) e 2,75 (+ 2).

Agli effetti delle tasse postali detti francobolli hanno però valore soltanto per il prezzo base, essendo l'importo del sopraprezzo, per quelli che ne sono gravati, destinato in parte ai Comitati per le onoranze a Stradivari e Giotto, ed in parte all'Istituto di Assicurazione e Previdenza per i Postelegrafonici.

TRA I LIBRI

Gli « Almanacchi Bemporad » per il 1938.

Almanacco Italiano 1938. – Piccola Enciclopedia popolare della vita pratica e Annuario diplomatico-amministrativo-economico-statistico di circa 1000 pagine con circa 1000 figure e disegni, ritratti e caricature. Prezzo per i Soci della C. T. I.: L. 7, franco di porto in Italia e Colonie.

Almanacco Agrario Italiano 1938. – Nuova Enciclopedia diretta da S. E. Arturo Marescalchi. Questa pubblicazione si propone di portare a conoscenza degli agricoltori tutti i problemi e tutti i progressi di questo importantissimo ramo dell'economia nazionale. Prezzo per i Soci della C. T. I.: L. 7, franco di porto in Italia e Colonie.

I Soci della C. T. I. possono ordinare direttamente alla Casa Editrice R. Bemporad & Figlio di Firenze, Via Cavour 20, i volumi suddetti, inviando vaglia col relativo importo e indicando il numero della tessera.

Dove... Come... Quando? – Guida tascabile delle Istituzioni caritatevoli e filantropiche e delle vie di Milano, con indicati, per ogni via, parrocchia, tram, gruppo rionale fascista, reparto sanitario, zona postale, ecc. – Edito a scopo benefico dalle Allieve della Carità di S. Vincenzo de' Paoli. Anno 1938-XVI. Oltre 500 pagine in 32° elegantemente rilegate. *Dove... Come... Quando?* – Via Ariberto, 10 Milano: L. 5.

R. Deputazione di Storia Patria per la Liguria - Sezione Ingauna e Intemelia. – Itinerari Storico-Turistici della Riviera di Ponente. – Paolo Graziosi. – *I Balzi Rossi.* – Guida delle caverne preistoriche di Grimaldi presso Ventimiglia. Pag. 40 con 17 illustr.: L. 3. – Nino Lamboglia. – *S. Giorgio di Campochiesa.* – Pag. 46 con 26 illustraz. Albenga 1937-XV: L. 3.

R. Istituto Tecnico Commerciale « Carlo Piaggia » Viareggio. – *Annuario 1937 (XV E. F.).* – Dedicato a Carlo Piaggia e ai pionieri dell'Impero Italiano. – Pag. 284. Ed. L. Cappelli, Bologna 1937-XV.

Service Geographique de l'Armée française. – *Rapport sur les travaux exécutés en 1934 et 1935.* – Pag. 129 con carte e illustraz. Parigi 1936.

Touring Club du Congo Belge. – Carte routière du Congo Belge au 2.000.000 (due fogli). Bruxelles 1937. Prezzo: 20 frs. al foglio.

Vito Beltrani. – *Le zone di alta tensione nella politica internazionale.* – Pag. 139. Ed. R. Prampolini, Catania 1937-XV: L. 15.

Umberto De Bonis. – *La Lega delle Nazioni quale si è rivelata nel conflitto italo-abissino.* – Pag. 80. Casa Ed. O. Zucchi, Milano 1937-XV: L. 4.

Ugo Ignesti – *La lingua degli Amhara trascritta in caratteri latini.* – Grammatica, esercizi e vocabolario. Pag. 426. Ed. G. Agnelli, Milano 1937: L. 20.

Virginia Neuhaus. – *Nella più lontana terra dell'Impero.* – Pag. 289 con illustraz. Ed. L. Cappelli, Bologna 1937-XV: L. 12.

Santi Muratori. – *Il R. Museo Nazionale di Ravenna* – Pag. 82 con 85 illustraz. Libreria dello Stato, Roma 1937-XV: L. 4,50.

G. Nanò. – *La tracciatura nelle Officine Meccaniche.* – Pag. 160 con 140 figure. Ed. G. Lavagnolo, Torino 1937-XV: L. 8.

Edmondo Zavattari. – *Il Generale Antonio Baldissera.* – Pag. 117 con illustraz. Ed. O. Zucchi, S. A., Milano 1935-XIV: L. 4.

Tancredi Galimberti. – *L'Ambesà di Macallé (Giuseppe Galliano).* – Pag. 122 con illustraz. Ed. O. Zucchi S. A., Milano 1935-XIII: L. 4.

Michele Amari. – *Storia dei Musulmani di Sicilia.* – Vol. III, Parte I. Pag. 350. Ed. R. Prampolini, Catania 1937-XV.

Vittorio Vialli. – *Ammoniti giurassiche del Monte Peller;* Paolo Vinassa De Regny. – *Su taluni fossili giuresi del Monte Peller;* Piero Leonardi. – *Geologia del territorio di Cavalese (Dolomiti occidentali);* Maria Cengia Sambo. – *I Licheni della Conca di Tesino* – Stab. Trentino d'Arti Grafiche, Trento 1937-XV.

Reale Società Geografica Italiana. – *Il Sahara italiano.* – Parte I: *Fezzan e Oasi di Gat.* – Pag. 723 con illustraz. e 2 carte f. t. Ed. Soc. Italiana Arti Grafiche, Roma 1937-XV: L. 50.

Istituto Coloniale Fascista. – *La Concessione Italiana di Tien-Tsin.* – Pag. 23, Roma 1937-XV: L. 3.

Sac. Angelo Moretti. – *Il Santuario della Madonna del Carmine in Capannori.* – Pag. 78 con illustraz. Scuola Tipogr. Artigianelli, Lucca 1937-XV: L. 2.

Antonio Casabianca. – *Guida storica del Chianti.* – Pag. 304 con tav. f. t. e 1 carta topografica. Tip. Barbèra, Firenze 1937-XV: L. 15.

F. Racco. – *Come si stima il valore dei fabbricati.* – Pag. 134. Ed. G. Lavagnolo, Torino 1937-XVI: L. 7.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Quote d'associazione per il 1938

Soci Annuali	L. 22,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 32,20)
Soci Quinquennali	L. 110,20		(Estero L. 160,20)
Soci Vitalizi	L. 350 —		(Estero L. 500 —)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 450 —		(Estero L. 600 —)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/93 MILANO

Statistica dei Soci al 31 Ottobre 1937-XVI.

Soci che avevano pagato la quota al 31 ottobre 1937		N. 188 679
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 20 771
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 ottobre 1937	» 5 640	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 ottobre 1937	» 12 101	
		» 263 475
Totale Soci		N. 472 925

Oreste Ferdinando Tencajoli. – *Il Crocefisso di Giotto a Talamello nel Montefeltro.* – Pag. 64 con illustraz. e tav. f. t. Ed. Desclée, Roma 1937-XV: L. 7.

Michele La Torre. – *La nuova legge sull'Ente Comunale di Assistenza 3 giugno 1937-XV, N. 847.* – Biblioteca Pratica « Raccolta Ostinelli » N. 132, pag. 214. Tip. Ed. Cesare Nani, Como 1937-XV: L. 14.

Luigi Masciangioli. – *Mussolini da lontano.* – Pag. 65. Ed. Angeletti, Sulmona 1937-XV.

Riccardo Truffi. – *Precursori dell'Impero Africano.* – Pag. 276. Edizioni Roma 1937-XV: L. 15.

Riccardo Moritz. – *Giorgione e Tiziano. Il Tintoretto.* – Pag. 60. Libr. Minerva, Trieste 1937-XV: L. 6.

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1937

Attività della C. T. I.

Attraverso l'Italia.

Impero - Colonie - Possedimenti.

Grandi Italiani.

Edifici monumentali - Musei - Arte - Scavi.

Storia - Folclore - Varie.

Turismo - Industrie turistiche - Trasporti - Urbanesimo.

Agricoltura - Industria.

Vita della Consociazione.

Autori.

Sconti ai Soci della C. T. I. per l'abbonamento a Riviste e Giornali (1)

QUOTIDIANI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci%	prezzo per i Soci
MILANO:			
La Gazzetta dello Sport, via Galileo Galilei, 5 bis	75 —	5	71.25
TRIESTE:			
Il Piccolo, via Silvio Pellico, 6	75 —	10	67.50
Il Piccolo della Sera, idem	75 —	10	67.50
Le Ultime Notizie, idem	75 —	10	67.50

PERIODICI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci%	prezzo per i Soci
AVELLINO:			
Corriere dell'Irpinia, via Trinità, 53	15 —	10	13.50
CASALE MONFERRATO:			
Italia Vinicola e Agraria	25 —	10	22.50
CATANIA:			
Archivio per la raccolta e lo studio delle tradizioni popolari italiane, via Vittorio Emanuele, 333	60 —	10	54 —
FIRENZE:			
L'Universo (Istituto Geografico Militare), via Battisti, 8	50 —	20	40 —
Il Progresso Vinicolo, via delle Farine, 2 p.p.	12.30	20	10 —
Bollettino Giornaliero della Vendemmia, idem	60 —	16	50 —
Corso di Enologia, idem	45 —	22	35 —
GENOVA:			
Lo Scolaro, vico S. Matteo, 12	15 —	10	13.50
Rivista Filatelica d'Italia, via XX Settembre, 139	12.50	20	10 —
I Francobolli d'Italia, idem	15 —	10	13.50
GLENO (Trento):			
Archivio per l'Alto Adige	40 —	25	30 —
MILANO:			
Il Corriere delle Maestre, via Stelvio, 22	30.50	10	27.45
La Voce delle Maestre d'Asilo, idem	22 —	10	19.80
Gazzetta della Domenica, via Galileo Galilei, 5 bis	12 —	5	11.40
La Maglieria, via Hayez, 5	50 —	5	47.50
A. B. C. e Camiceria, idem	25 —	5	23.75
Mode Nuove, idem	26 —	5	24.70
Bambini, idem	11 —	5	10.45
Tinctoria, idem	50 —	5	47.50
Moda Italiana, idem	10 —	5	9.50
Textilia, idem	50 —	5	47.50
Vernici, idem	50 —	5	47.50
Saponi, idem	36 —	5	34.20
Maglieria Moderna, idem	7 —	5	6.65
Il Commercio Tessile, idem	30 —	5	28.50
Il Grillo del Focolare, via Lazzaretto, 16	24 —	15	20.40
La Parola e il Libro, piazza Missori, 9	24 —	10	21.60
Secolo Illustrato, piazza C. Erba, 6	20 —	5	19 —
Bertoldo, idem	25 —	5	23.75
Novella, idem	20 —	5	19 —
La Donna, idem	48 —	5	45.60

PERIODICI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci%	prezzo per i Soci
MILANO:			
Piccola, piazza C. Erba, 6	20 —	5	19 —
Cinema, idem	40 —	5	38 —
Omnibus, idem	45 —	5	42.75
Cinema Illustrazione, idem	20 —	5	19 —
Lei, idem	20 —	5	19 —
Scenario, idem	48 —	5	45.60
La Ricerca Psichica, via Monforte, 4	20 —	10	18 —
Illustrazione Coloniale, viale S. Michele del Carso, 10	50 —	20	40 —
Il Ricamo (Casa Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14)	Sconto del 5 % sui prezzi di abbonamento.		
Giornale dei Viaggi, idem			
La Radio e Scienza per Tutti, idem			
Romantica Economica, idem			
Il Romanzo d'Avventure, idem			
La Novità, idem			
La Biancheria Elegante, idem			
La Moda dei Bambini, idem			
La Moda Illustrata, idem			
Gran Moda, idem			
Romanziere Illustrato, idem			
Rivista delle Famiglie, idem			
Ultima Voga, idem			
NAPOLI:			
Rivista di Studi Pompeiani - R. Università	25 —	10	22.50
PERUGIA:			
Corriere dei Ceramisti, via Mazzini, 6	36 —	10	32.40
PISTOIA:			
Corriere Pistoiese, piazza S. Lorenzo, 6	10 —	20	8 —
ROMA:			
Echi e Commenti, via Po, 58	250 —	10	225 —
Rivista Marittima, Ministero della Marina	50 —	15	42.50
Rivista di Cultura Marinara, idem	18 —	15	15.30
Rivista Doganale, piazza Montecitorio, 115	40 —	25	30 —
L'Italia che scrive, via del Campidoglio, 5	25 —	14	21.50
Rivista di Agricoltura, via R. Grazioli Lante, 16	20.30	15	17.30
Rivista di Politica Economica, via Margutta, 61	50 —	10	45 —
Bollettino di Notizie Economiche, idem	50 —	10	45 —
L'Organizzazione Industriale, idem	20 —	10	18 —
L'Assistenza Sociale nell'Industria, idem	20 —	10	18 —
Massimario di Giurisprudenza del Lavoro idem	40 —	10	36 —
La Proprietà Edilizia, idem	12 —	10	10.80
Il Tifone, via Due Macelli, 12	15 —	10	13.50
Nuova Antologia, via del Collegio Romano, 10	100 —	10	90 —
L'Azione Coloniale, via Regina Elena, 86	20 —	10	18 —
Giovanissima, via di Monte del Gallo, 26	50 —	10	45 —
Supremazia, via dei Pontefici, 11	10 —	50	5 —
Cerevisia, via A. Bosio, 2	40 —	15	34 —
Lumen, via Napoli, 51	30 —	10	27 —
TORINO:			
L'Arte, via Nazione, 28	100 —	10	90 —

(1) Nell'inviare l'importo alle rispettive Amministrazioni menzionare la qualità di Socio della C. T. I. ed indicare il numero della Tessera.

Direttore: Sen. CARLO BONARDI — *Direzione e Amministrazione:* CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – Milano, Corso Italia, 10 — *Redattore Capo Responsabile:* Dott. ATTILIO GERELLI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano – Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino – Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50